



XLIX Legislatura

DIVISIÓN PROCESADORA DE DOCUMENTOS

Nº 150 de 2020

S/C

Comisión de
Legislación del Trabajo
y Seguridad Social

TRABAJADORAS DE TECNOMAX (XEROX URUGUAY)

SINDICATO ÚNICO DE TRABAJADORES DE COTMI (SUTC)

SINDICATO ÚNICO NACIONAL DE TRABAJADORES DEL MAR Y AFINES (SUNTMA)

SINDICATO ÚNICO DE AUTOMÓVILES CON TAXÍMETRO Y TELEFONISTAS (SUATT)

INVITACIÓN AL SEÑOR MINISTRO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL

Versión taquigráfica de la reunión realizada
el día 13 de agosto de 2020

(Sin corregir)

Preside: Señores Representantes Felipe Carballo Da Costa, Presidente y Pablo Viana, Vicepresidente.

Miembros: Señores Representantes Wilman Caballero, Daniel Gerhard, Pedro Jisdonian, Ernesto Gabriel Otero Agüero y María Eugenia Roselló.

Asiste: Señor Representante Martín Sodano.

Invitados: Por los trabajadores de Tecnomax (Xerox), Lucía Godoy y Nancy Rosano (delegadas), y por la Dirección de FUECYS, Ana Rey.

Por el Sindicato Único de Trabajadores de COTMI Ltda. (SUTC), Jorge Borteiro (presidente) y Mauricio Lecchini (secretario), y doctor Gonzalo Dotti (asesor legal del sindicato).

Por el Sindicato Único de Trabajadores del Mar y Afines (SUNTMA), Ernesto Martínez, Pablo Pirez y Mauro Rivero.

Por el Sindicato Único de Automóviles con Taxímetro y Telefonistas (SUATT), Juan Carlos Dabbadie, Juan Huerta y Damián Fernández.

Secretario: Señor Francisco Ortiz.

══════II══════

SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la reunión.

Damos la bienvenida a la delegación de trabajadoras de Tecnomax -Xerox- integrada por las señoras delegadas Lucía Godoy y Nancy Rosano, y a la señora Ana Rey en representación de la dirección de FUECYS.

Ustedes solicitaron ser recibidas por esta Comisión para plantearnos la preocupación que tienen debido a la posibilidad de que doscientas familias se vean afectadas por futuros desempleos como consecuencia de la incorporación de avances tecnológicos a las tareas que ustedes realizan.

SEÑORA REY.- Agradecemos que nos hayan recibido. Estamos preocupados por la situación que estamos viviendo que, si bien no es nueva, habíamos logrado postergarla. Nos parece bastante inoportuno que se concrete ahora, en esta coyuntura actual. En realidad, de acuerdo con sondeos realizados por las compañeras, serían más de doscientas las familias afectadas. Además, también están los compañeros del interior, de los pasos de frontera.

Se estableció que en diciembre y junio del próximo año se reducirían las tareas de la Aduana, del DUA, es decir, del Documento Único Aduanero.

Desde 2016, ante la posible pérdida de puestos de trabajo, se planteó la posibilidad de crear un listado de prelación, en caso de que se pudiera entrar en la Aduana. Con esa medida, se busca poner paños fríos a la situación. Pero no hemos recibido ninguna posible solución al problema.

Además, estamos preocupados porque sabemos lo que significa seguir sumando personas al seguro de desempleo, sin posibilidades de tener vínculo laboral.

SEÑORA ROSANO.- Les agradezco que nos hayan recibido. La empresa Tecnomax -Xerox-, en la que nos desempeñamos, hace más de cuarenta y seis años que presta servicios en la impresión del Documento Único Aduanero. La tarea que realizamos es a nivel nacional, en cada paso de frontera. Controlamos las declaraciones juradas. El impacto de la medida afectaría a sesenta de nosotros, a mil doscientos empleados de despachantes y a sesenta gestores. Ese es el número real de afectados. El impacto sería nacional porque afectaría empleados de todo el país.

Tuvimos reuniones en DINATRA a las que se presentaron la empresa y la Dirección Nacional de Aduanas, la doctora Montes. El 27 de mayo tuvimos esa instancia de negociación y el 1º de junio nos enteramos de la medida. Se nos dijo que el tránsito se va a sacar en diciembre y en junio, las importaciones. La Aduana nos dijo que el comunicado saldría el 1º de junio, pero salió el 3 de agosto. Allí se fijan los plazos y se oficializaron por parte del Ministerio de Economía y Finanzas.

Estuvimos investigando y supimos que esta decisión depende del MEF. Se trata de un impacto bastante grande debido a la situación y, además, en el interior, las posibilidades de conseguir trabajo son menores. Los trabajadores son mayores de cuarenta y cinco años, hace más de veinte años que prestan servicios en la empresa, dependen de este trabajo y muchas son jefas de hogar.

Nosotros planteamos que se extienda el plazo previsto para junio, para que el impacto no sea tan cruel. También quisiéramos que si la Aduana hace un llamado, se nos permitiera concursar. No pretendemos entrar porque sí; queremos concursar. Lo que buscamos es no perder la fuente de trabajo porque, de concretarse la medida, el impacto será brutal.

SEÑORA GODOY.- Hace nueve años que estoy en la plantilla de Tecnomax S.A., que adquiere la franquicia de la corporación Xerox; son capitales de origen argentinos.

Para que quede claro, quiero decirles que el DUA es el Documento Único Aduanero. En él se detalla toda la mercadería que ingresa al país y transita. También está el documento de exportaciones, que desde 2016 es digital; o sea que ya existe un antecedente de pasaje a la digitalización. Nosotras hacemos la impresión y revisión de ese documento.

Ante esta situación de pandemia que ha generado una crisis económica mundial, no hemos quedado afuera. Nosotros solicitamos que se extiendan los plazos establecidos para diciembre y junio de 2021. El 1º de enero de 2021 ya no se imprimirían más esos tránsitos. Es decir, habría una reducción en la plantilla de trabajo de la empresa y, en consecuencia, también de las importaciones. No sabemos qué tanto podrá solventarse solo con esa parte del trabajo hasta junio de 2021. Estamos preocupados porque nos encontramos a casi tres meses de la primera fecha establecida y a un año de la segunda.

Como han planteado las compañeras, buscamos la posibilidad de prorrogar los plazos establecidos en la resolución, que ya están publicados en la página de Aduanas, además, teniendo en cuenta la situación económica del país y del mundo.

El 29 de junio, la Dirección Nacional de Aduanas brindó capacitación al personal del Batallón de Infantería Mecanizada de Colonia, en acuerdo con el Ministerio de Defensa Nacional. Dicha Cartera solicitó a la Aduana capacitación sobre las distintas operaciones aduaneras, los documentos asociados a todas esas gestiones, precintos electrónicos, operaciones de comercio exterior, normativa, funcionamiento de las administraciones, sedes regionales de vigilancia, cómo se realizan incautaciones, forma de presumir contrabando y cómo revisar. Luego, en otro encuentro, el director nacional de Aduanas agradeció al Ministerio de Defensa Nacional y expresó que la Dirección Nacional de Aduanas no tiene los funcionarios necesarios para cubrir todos los kilómetros en los pasos de frontera. Aquí nos surge otra cuestión.

Entendemos que se trata de ministerios diferentes -Economía y Finanzas y Defensa Nacional-, que están trabajando en conjunto. Pero nos cuestionamos por qué no se podría dar la posibilidad de tomar en cuenta sus méritos y concursar estas cincuenta o sesenta personas que, de alguna forma, estamos vinculadas a la Aduana, porque trabajamos en una empresa tercerizada que le brinda un servicio. Obviamente, no todo el mundo va a cumplir con los requisitos exigidos. Creo que si hay militares realizando esa tarea -con mayores o menores calificaciones que nosotras-, podríamos ingresar a una posible lista de prelación; no sé si ese es el término adecuado.

SEÑOR GERHARD.- Les agradecemos que se hayan arrimado. Se entiende la angustia y la preocupación ante la proximidad de la posible pérdida de los empleos.

¿Podrían decirnos cómo se distribuyen geográficamente las personas afectadas? Porque, según dónde se encuentren, las oportunidades de volver a encontrar empleo son muy disímiles.

¿Ustedes plantearon a las autoridades la posibilidad de conservar los puestos de trabajo o relocalizar, aunque sea en parte, a las personas que tengan las calificaciones? Si lo hicieron, ¿qué eco tuvieron?

SEÑOR OTERO AGÜERO.- Gracias por venir. Me gustaría que la última compañera que habló se extienda sobre la solicitud del Ministerio de Defensa para acceder a los cursos y a ese conocimiento. ¿Saben si es habitual?

SEÑORA ROSELLÓ.- Bienvenidas, es un gusto tenerlas aquí. ¿Podrían aclararnos el número de familias y funcionarios afectados?

¿Han tenido respuesta de las autoridades en cuanto a la posibilidad de reinsertarlas en otra área dentro de la misma empresa o de capacitarlas para realizar otra tarea? ¿Existe posibilidad de que las capaciten para que ustedes realicen la tarea?

SEÑORA REY.- La diferencia en la cantidad de puestos de trabajo afectados se debe a que en principio contamos a los trabajadores de Tecnomax, a algunos gestores y trabajadores del interior. Con el avance de la situación, nos contactamos con ADAU (Asociación de Despachantes de Aduanas del Uruguay) y supimos que a ellos también los afectaría en sus puestos de trabajo.

En 2016, en algunas instancias que tuvimos en el ministerio, planteamos la posibilidad de que existiera una especie de lista, en algún llamado que se hiciera en Aduanas. La respuesta fue rotunda: se nos dijo que no. Inclusive, se nos dijo que no se tomaría más personal, pero nos consta que, quince días después de esa instancia, Aduanas tomó gente, pero nosotros nunca pudimos acceder.

Creemos que hay posibilidades de encontrar alguna salida. Tenemos entendido que hay nuevas capacitaciones. Pero no nos enteramos de que se haya hecho capacitación a militares ni a nadie que conozcamos. Pero esas puertas se nos han cerrado.

En junio estuvimos en el ministerio, volvimos a poner este tema sobre la mesa; Aduanas se comprometió a trasladarlo, pero nunca tuvimos respuesta. Nosotros les aclaramos que estamos dispuestos a hacer capacitaciones específicas, pero no obtuvimos ninguna respuesta.

SEÑORA ROSANO.- Hay personal de Tecnomax en Artigas, Bella Unión, Salto, Paysandú, Fray Bentos, Nueva Palmira, Colonia, Juan Lacaze, Chuy, Rivera, Río Branco y Melo. Hay dos o tres personas por receptoría para el control del documento aduanero. Los mil doscientos trabajadores, que mencionábamos, son empleados de Despachantes y dependen de ADAU. La gestoría se hace muchas veces en el interior, por eso dimos un número más grande. Nosotros somos cincuenta empleados; Despachantes, mil doscientos, y gestores, sesenta.

En la reunión que tuvimos en DINATRA -con autoridades de Aduanas y de ADAU-, las autoridades de Aduanas no dijeron que se trataba de una resolución del MEF y que deberíamos tener una instancia con sus representantes, pero aún no la hemos llevado a cabo.

Quiero que quede claro que los ingresos a la Aduana son una posibilidad. Pero también quiero que quede claro que a nosotros, como trabajadores que queremos mantener las fuentes de trabajo, nos sirve que Tecnomax mantenga su trabajo, por la trayectoria y los años que lleva desarrollando la tarea. Se trata de personal capacitado, de confianza. Nosotros guardamos total confidencialidad de los documentos que controlamos. Nosotros nos regimos por la normativa de Aduanas, lo que implica que todo es confidencial.

SEÑORA GODOY.- Con respecto a la distribución geográfica, quiero agregar que dentro de la zona de Montevideo se incluyen el Puerto -donde está la Administración Nacional de Puertos-, Zona América y Carrasco, donde hay oficinas y buena parte de las personas que trabajamos en la empresa.

En las negociaciones de 2016, en conjunto con el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, logramos capacitaciones por INEFOP en cuanto a administración, porque creíamos que nos darían mayor salida laboral, y también en informática.

Por otro lado, sabemos que la digitalización es un cambio de paradigma a nivel mundial. La pandemia aceleró los procesos. Entendemos que el teletrabajo aumentó y este es el nuevo mundo, y somos conscientes de que no podemos frenarlo. Lo que

pretendemos es que su entrada en vigencia se prorrogue un poco más, dada la situación económica de nuestro país y del mundo. Es muy difícil encontrar trabajo y más cuando se es mayor de treinta o cuarenta años. Seguramente, no van a llegar a jubilar en esta empresa, pero tenemos compañeros que llevan veinte y veinticinco años trabajando en ella.

La información que tenemos sobre la solicitud del Ministerio de Defensa Nacional es de la prensa escrita y está publicada en la página de la Dirección Nacional de Aduanas. El Ministerio de Defensa Nacional es el que solicita las capacitaciones a la Dirección Nacional de Aduanas. Las capacitaciones son sobre las distintas operaciones aduaneras, precintos electrónicos, documentos asociados -uno de ellos es el DUA, con lo que trabajamos directamente-, operaciones de comercio exterior, normativa aduanera, funcionamiento de las administraciones aduaneras, formas de incautación y de presumir contrabando, cómo hacer revisaciones. Es decir, básicamente, sobre todas las gestiones que realiza Aduanas.

SEÑOR PRESIDENTE.- Ustedes han dicho que esta empresa lleva cuarenta y seis años desarrollando esta tarea en la Aduana. ¿Cuál es la antigüedad promedio de los trabajadores de la empresa?

La digitalización y el avance tecnológico nos preocupa a todos y genera incertidumbre a futuro para los puestos de trabajo, porque algunos se perderán, pero se crearán otros nuevos.

De acuerdo con lo que han expresado, esta situación viene desde 2016. ¿Se les ha planteado la posibilidad de realizar capacitación en otras tareas vinculadas con las labores que ustedes desarrollan, a fin de reubicar trabajadores? ¿Aduanas o el MEF les planearon realizar algún curso de capacitación?

SEÑORA ROSANO.- En esta última instancia no han planteado esa posibilidad, pero en 2016 se realizaron cursos a través de INEFOP, de gestión de calidad, administración de auxiliar contable, analista en tecnología de la información, que es una carrera avalada por la CUTI. O sea que nos hemos venido capacitando para una reconversión.

Lo que sucede es que el grueso de Tecnomax corresponde al trabajo con Aduanas, con la documentación. En estos meses ya se han producido despidos, que nos generaron gran preocupación. Era inviable no hacerlos, porque la empresa no tenía donde reubicar a esas personas. Hasta este momento está completa la plantilla de la gente que trabaja con Aduanas; no han tocado a nadie. Pero la empresa tiene otros sectores, porque realiza venta de equipos, suministros y alguna cosa en entes públicos, en los que se ha despedido gente. Hace dos días hubo diez despidos. Sabemos que la empresa depende de la tarea que realizamos.

Reitero que no pedimos entrar a Aduanas; buscamos la posibilidad de que se medie para lograr la permanencia de Tecnomax, a fin de darnos un poco más de tiempo para la reconversión y que se pueda mantener la plantilla. En el interior tenemos una familia que depende del trabajo porque ambos jefes de familia trabajan en la empresa. La situación en el interior es mucho más compleja que acá.

Asimismo, nosotros, en el puerto, tenemos un archivo. La gestión de archivo la hace el personal de Tecnomax, pero pertenece a la Aduana.

SEÑOR PRESIDENTE.- Haremos las consultas pertinentes, ya sea a la dirección de la empresa, al Ministerio de Economía y Finanzas, a Aduanas para tratar de encontrar una solución que, quizás, sea prorrogar la puesta en funcionamiento de la digitalización.

Les agradecemos la visita.

(Se retira la delegación de Tecnomax y FUECYS)

(Se suspende la toma de la versión taquigráfica)

——La Comisión resolvió invitar a la Dirección Nacional de Aduanas, al Ministerio de Economía y Finanzas, a la dirección de Tecnomax, a efectos de intercambiar con ellos la preocupación planteada por las trabajadoras. Al Ministerio de Trabajo y Seguridad Social le haremos llegar la versión taquigráfica de las palabras vertidas en esta sesión.

(Ingresa una delegación de SUTC, Sindicato Único de Trabajadores de Cotmi)

——Damos la bienvenida a la delegación de SUTC, Sindicato Único de Trabajadores de Cotmi, integrada por los señores Jorge Borteiro, presidente; Mauricio Lecchini, secretario, y el doctor Gonzalo Dotti, asesor legal del sindicato.

SEÑOR DOTTI.- Represento al Sindicato Único de Trabajadores de Cotmi. Les agradezco que nos hayan dado esta oportunidad.

No sé si están al tanto de la situación que están viviendo los trabajadores de la empresa; les haré un relato sucinto.

Los trabajadores están viviendo una situación medio compleja en su fuente laboral.

El primer punto importante que queremos destacar es que, en esta situación de pandemia que estamos viviendo, los trabajadores quieren mantener su fuente laboral.

Desde marzo, cuando empezó la pandemia, la mitad de los trabajadores fueron enviados al seguro de paro tradicional, no el que se planteó por el covid- 19. Hubo un compromiso verbal con la empresa por el cual, a los dos meses, se haría una rotación con los demás compañeros de la plantilla. La empresa tiene alrededor de cuarenta y cinco trabajadores. Una vez cumplidos los dos meses la empresa les dice -a fines de mayo- que no los va a rotar. O sea que los trabajadores que ya estaban en el seguro toman dos meses más de seguro.

A fines de mayo, principios de junio, la empresa comienza a aumentar las frecuencias y la cantidad de kilómetros rodados. Hay que tener claro que en el transporte la distribución de los salarios va de la mano con la cantidad de kilómetros rodados por la empresa. El sindicato entendió que la empresa estaba realizando una importante cantidad de frecuencias y de kilómetros rodados, que permitían que los trabajadores que estaban en el seguro pudieran volver, y cumplir con el convenio colectivo, con los laudos mínimos. No era necesario que hubiera gente en el seguro.

Hubo una reunión en las oficinas del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social de San José; en teoría, la empresa iba a retomar a los trabajadores, pero no lo concretó. Después, hubo una audiencia de aclaración, porque la empresa no los iba a retomar y los trabajadores ya estaban sobre el vencimiento del plazo de los segundos dos meses, es decir, los cuatro meses de seguro de paro.

Frente a esa incertidumbre, se le solicitó a la empresa que se les prorrogara el seguro. La empresa firmó un acta y asumió el compromiso de presentar las prórrogas de los seguros, pero se dio una situación muy particular: cuando firmó, sabía que estaba fuera de los plazos para pedir la prórroga. Obviamente, ellos están asesorados y, por lo tanto, entendemos que firmaron a sabiendas de que no iban a cumplir.

Los trabajadores venían llevando a cabo medidas pacíficas, como deben serlo, como el retraso de las salidas de los coches de la empresa Cotmi, de la terminal de San José; empezaron con cinco minutos, luego fueron diez, quince. Estas medidas no se tomaron desde el primer día, sino una semana después de estas idas y venida. El lunes de la semana anterior, la empresa y nosotros tuvimos una mesa de negociación en el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social. No se encuentra solución; la empresa se siente

como atacada o agraviada y se levanta y se va de la reunión de negociación. No se labró un acta.

Se continuó con el retraso de las salidas por algunos minutos. El martes, a eso de las 18 horas, el comisario de San José se comunica con el presidente del sindicato, que estaba en la terminal. El comisario se comunica con la jueza de San José y el fiscal para comentarle que venían fuerzas de choque, a efectos de realizar un operativo de disuasión en la terminal, debido a las manifestaciones de los trabajadores. Pueden comprobar en distintos medios cómo era la manifestación. En la terminal, los trabajadores seguían retrasando la salida de los ómnibus y había una pancarta, sostenida por un trabajador de cada lado, que decía que la empresa no respetaba al sindicato. Lo que decía la pancarta no era una frase agraviante ni mucho menos, además la corrían y salían los vehículos. Todas las frecuencias salieron, fueron y vinieron, y nunca se cortó la entrada ni la salida de la terminal.

Frente a esa situación, la jueza se comunicó con los compañeros en forma verbal y pidió que se levantara la medida para evitar que ocurriera algo que pudiera ser muy lamentable. Eso ameritó la intervención de la central de trabajadores, del PIT- CNT, si bien siempre estuvo en conocimiento de la situación en particular que derivó en una gran movilización que se llevó a cabo en el día de ayer en San José. Ese es el contexto de lo que está sucediendo.

No quiero entrar en detalles del convenio colectivo, pero es bueno que los legisladores comprendan la situación para que entiendan por qué nosotros decimos que nuestra argumentación y reivindicación son justificadas. En el transporte, el laudo mínimo que deben tener los choferes -los guardas un poco menos- son 8.000 kilómetros. Cotmi tiene diez choferes en total, o sea que con 80.000 kilómetros rodando, la empresa puede tomar a los diez choferes. Sobre el kilómetro también incide la toma y cese de servicios, etcétera; pero sin tener en cuenta todo eso, desde mediados de junio -más o menos desde hace un mes y medio- Cotmi está rodando aproximadamente 91.000 kilómetros. O sea que estarían los 80.000 para tomar a los diez conductores y completar la plantilla, y a los guardas también. Cabe aclarar que los 91.000 kilómetros se cuentan tomando simplemente salida y destino, pero también hay toma y cese de servicio y horas de espera, que hacen que se esté por encima de los 120.000 kilómetros.

Entonces, si la empresa tiene todos esos kilómetros, nos preguntamos por qué no reincorpora a la gente que está en el seguro, que son tres personas -porque toda esta situación es por tres trabajadores-, les asegura el mínimo a todos los conductores, y la diferencia por encima de los 8.000 kilómetros la distribuye entre los choferes que entienda pertinente: no hay problema con eso.

Independientemente de que no se ha rotado el seguro, de que se comprometieron a prorrogar el seguro sabiendo que no lo iban a poder hacer, y de otras cosas -porque acá estamos por la fuente laboral-, los trabajadores quieren tener una explicación, porque en la mesa de negociación nunca se nos dio argumentos para saber por qué si están los kilómetros no se reparten los mínimos. Los trabajadores quieren tener una explicación de parte de la empresa a los efectos de que los absorban a todos.

De la mano de eso va el hecho de que nosotros entendemos que hay un uso indebido del seguro de paro, porque si la empresa tiene la capacidad para tener a todos los trabajadores en funciones, y cubriendo el mínimo, no habría necesidad de tener gente en el seguro, con todo lo que eso implica, en el sentido de que lo pagamos todos los contribuyentes y de que incide directamente en el ingreso de los trabajadores. Fueron los mismos trabajadores los que quedaron esos cuatro meses en el seguro y para el promedio se toman los meses anteriores, y el ingreso es mucho menor al que se tiene si se está trabajando. Entendemos que hay un uso indebido, abusivo o innecesario del

seguro -son términos que después se manejarán-, cuando la gente podría estar trabajando. Es decir que las prioridades pasan por la fuente laboral y porque no se use indebidamente el seguro.

Por último, los trabajadores entienden que se vislumbra cierta persecución sindical, porque los que en una primera instancia fueron al seguro están sindicalizados: son los mismos a los que se les prorrogó dos meses más el seguro y después no se les pudo hacer otra prórroga. Creo que solo uno de los trabajadores que fue al seguro no está sindicalizado: da la casualidad que los tres trabajadores que están en el seguro son el presidente del sindicato, el señor Borteiro; un delegado sindical, y el tesorero.

Por otra parte, a pesar de haber gente en el seguro, la empresa tomó trabajadores para realizar tareas. En esas situaciones, siempre y cuando estén a tope los conductores y los guardas -laburando a *full*- los mecánicos pasan a realizar tareas de chofer y las agencieras tareas de guarda. ¿Y qué hizo la empresa? Contrató a un mecánico para realizar tareas de mecánico, pero le pidieron que trabajara como chofer; y a una agenciera la pasó a guarda. No contrató a nadie para cubrir ese cargo de agenciera, porque se ve que entre los compañeros de la agencia podían distribuirse esa tarea. Eso se hizo a pesar de que el laudo dice que se puede contratar un eventual recién si los trabajadores permanentes están trabajando a *full*.

En fin, estas son pequeñas cositas que generaron el conflicto; a veces no hay que mirar la foto, sino toda la película. En la historia del movimiento sindical nunca los trabajadores han hecho una manifestación por algo puntual: siempre hay un proceso previo. Nosotros entendemos que incluso fueron demasiado tolerantes y flexibles, porque ha habido una cantidad de instancias en el Ministerio que no llegaron a nada, pero siempre se estuvo a la altura que merece la negociación.

SEÑOR BORTEIRO.- Buenos días, soy el presidente del sindicato de la empresa Cotmi.

Los trabajadores tenemos muy claro que hemos seguido todos los pasos institucionales que se nos ha pedido por medio del Ministerio de Trabajo, y hemos recorrido todos los ámbitos. La semana pasada tuvimos una reunión en la DINATRA de la que la empresa se retiró y ni siquiera quiso sentarse a negociar con los trabajadores. Luego, a través de la mediación de uno de los negociadores del grupo 13, Olivar Moreira, que de buena fe habló con el subdirector y nos atendió en el otro recinto de DINATRA, quedó el compromiso verbal de que la última instancia iba a ser el pasado lunes para cumplir con todos los pasos administrativos que se podían dar. Luego de ese paso administrativo, y ya cumplidos todos los mecanismos, pensábamos sacar esto de esa órbita, pero no pudo ser así porque el día lunes uno de los negociadores del grupo 13 nos comunicó que para agotar ese camino administrativo nos quedaba otro ámbito tripartito, que es el grupo 02, que está integrado por los empresarios, los trabajadores y el Ministerio de Trabajo. El próximo lunes va a ser la reunión en ese ámbito y vamos a ver cómo seguimos.

Está claro que la empresa está violando el laudo, que es lo que ha hecho durante quince años. Yo soy casi fundador del gremio y estuvimos diez años para hacerlo cumplir. No tenemos un solo acuerdo por encima del laudo, que es un piso, y nunca hemos tenido un beneficio por encima de eso. Ha sido muy difícil negociar con esta gente. Tenemos actas firmadas de acuerdos que luego se borran, porque se escriben con la mano y se borran con el codo. No podemos tener un sistema de trabajo equitativo para todos los trabajadores, porque la empresa marca continuamente la diferencia entre los sindicalizados y los no sindicalizados. Incluso, en el correr de estos años, nos ha tocado perder a cuatro o cinco dirigentes importantes del gremio. Vivimos permanentemente en una situación de hostilidad con la empresa y las negociaciones son bastante complejas.

En el día de ayer se hizo una gran movilización en San José por la situación que nos tocó vivir el martes pasado y todavía nadie se ha hecho responsable de haber dado la orden de reprimir a los trabajadores. Como bien nos dijo el fiscal, se estuvo a media hora de que le dieran una paliza a dos mujeres y a dos compañeros que estaban sosteniendo una pancarta detrás de un coche. Pero ese es otro tema y no se refiere a la negociación en sí; es otro hecho lamentable.

Quiero agregar que el 20 de julio, luego de firmar un acta en la DINATRA en San José, en el Ministerio de Trabajo, y de comprometerse por escrito a dar una prórroga por un mes más para esos compañeros que después de los cuatro meses no sabían si iban a seguir trabajando o iban a ser despedidos, la empresa ya estaba incumpliendo ese acuerdo, porque las prórrogas estaban vencidas; no había lugar para ellas. Nosotros, como gremio, hicimos dos propuestas por escrito a la empresa. Una era que a partir del 1º de agosto se reintegraran todos los trabajadores que estaban en el seguro de paro, que en ese momento eran seis, y que quedáramos todos trabajando porque ya teníamos el 95% de los servicios en la calle. La empresa no nos contestó y el fin de semana íbamos a tomar medidas, pero por intermedio de los asesores se nos dijo que las aguantáramos para llegar a un acuerdo el lunes, porque ese día se iban a reunir con la empresa. El lunes nos dijeron que los seis trabajadores iban a retomar sus tareas, pero iban a mandar a tres trabajadores más al seguro de paro. Lo que no nos dijeron fue que iban a sacar a las agencieras que estaban haciendo de guardas ni al personal de taller que estaba manejando los coches. Entonces, es una tomada de pelo. Iba a seguir trabajando gente del taller y de otras reparticiones, pero teníamos personas en el seguro de paro, que son las que realmente viven de esa tarea.

Es un asunto complejo y difícil de entender. Por eso, denunciamos el mal uso del seguro de paro que debería ser por falta de trabajo. Pero en estas condiciones no hay falta de trabajo: sobran los mínimos para tener a todos los trabajadores cumpliendo sus tareas. Es más, con las otras incidencias, como dijo el doctor Dotti, que son la toma y cese de servicio y horas de espera, queda un excedente de 3.000 kilómetros o 4.000 kilómetros para cada trabajador. Por eso hacemos nuestro reclamo. A veces es difícil explicar que este pedido no es por dinero ni por mejoras en las condiciones de trabajo, sino porque queremos trabajar. Somos tres trabajadores que queremos trabajar.

SEÑOR LECCHINI.- Buen día. Agradecemos a la Comisión por habernos recibido.

Quiero agregar algunas cuestiones muy concretas que quedaron pendientes.

Aclaro que la situación que expusieron los compañeros se viene dando desde fines de mayo. En ese momento, la empresa empezó a sustituir a los guardas con personal de agencia, a pesar de que había guardas permanentes en el seguro. Obviamente, esto va de menor a mayor, pero se empezó a dar desde fines de mayo.

Me gustaría compartir con ustedes que en todo el tiempo que estuvimos movilizándonos en la terminal de San José -los nueve días que estuvimos retrasando los coches e informando a la gente y a los compañeros-, no tuvimos ningún inconveniente ni con la población del departamento, ni con los usuarios de la empresa, ni con los trabajadores que estaban realizando sus tareas.

Otra puntualización es que los kilómetros que está recorriendo la empresa para los conductores superan los 120.000 y para los guardas, los 90.000. Hay nueve guardas activos y a la orden para 90.000 kilómetros y diez conductores activos y a la orden para 120.000 kilómetros.

Lo último que me gustaría informar o denunciar es que como si todo esto fuera poco, la empresa tiene trabajando conductores cobradores en coches que no están autorizados por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, con personal que no cumple

con las certificaciones necesarias para desarrollar esa tarea, conduciendo durante más de dieciséis horas al día. Eso representa un obvio peligro para la gente que utiliza los servicios. Y todo esto ocurre teniendo personal en el seguro.

SEÑOR OTERO AGÜERO.- Agradezco a los invitados por venir a la Comisión.

Lamento mucho todo lo que han pasado. Nos hemos enterado a través de la prensa y por las redes sociales acerca de la situación que tuvo lugar la semana pasada, que relató el doctor Dotti.

Quedó claro lo que plantearon sobre ese indicador con respecto a los kilómetros. Ahora, quisiera hacer una consulta con relación a los boletos. ¿En qué porcentaje están con respecto al 12 o 13 de marzo?

SEÑOR BORTEIRO.- No tengo los datos de la cantidad de boletos vendidos, pero puedo decir que en todos los servicios de la empresa, si bien en la mayoría no tenemos coches acoplados, es decir servicios directos, todos los días andamos con pasajeros de pie. O sea que la empresa no anda con los coches vacíos. Si se agregan servicios es porque la gente está viajando más. Cuando arrancó la pandemia teníamos cuatro turnos de San José y cuatro turnos de Montevideo; cuando se empezó a movilizar la construcción, se aumentaron los servicios en un 35% -el comienzo de la construcción fue un disparador-, y cuando se dio el primer movimiento para empezar las clases, hubo otro empuje más. En los turnos de la mañana de San José salen coches directos y van llenos. En la tarde, cuando regresan los maestros y la gente que va a trabajar, también hay coches directos y no andan vacíos.

SEÑOR GERHARD.- Quisiera saber cuál es el porcentaje de trabajadores sindicalizados que tienen. Hago esta pregunta para comprender qué significa que los tres que se mantienen en el seguro de paro sean sindicalizados y tengan responsabilidades en el gremio.

La otra cuestión que quiero plantear quizás no está dentro de las prioridades que son asegurar los puestos de trabajo y la reincorporación de los trabajadores. No obstante, el episodio que ocurrió el martes, que conocimos a través de la declaración pública, es peocupante para esta Comisión por su significado y puede tener que ver con la forma en la que la empresa se relaciona con sus trabajadores y con la pregunta que recién formulé.

SEÑOR BORTEIRO.- La plantilla total de la empresa es de cuarenta trabajadores entre administrativos, taller y plataforma, que son los guardas, conductores y agencieros, y somos quince afiliados al sindicato.

¿La otra pregunta tiene que ver con el relacionamiento?

SEÑOR GERHARD.- Ya han ido explicando algo sobre el relacionamiento, pero quisiera conocer cómo fue el episodio del martes y cómo lo comunicaron.

Asimismo, para el trabajo posterior de esta Comisión es importante saber si la policía actuó de oficio o si la empresa solicitó esa operación. En fin, me gustaría que se ampliara la información en ese sentido.

SEÑOR BORTEIRO.- Los once días que estuvimos en la terminal de San José, permanecimos en forma permanente custodiados por la policía. Continuamente había un móvil policial con cuatro o cinco efectivos.

Puntualmente el martes, a la hora 16, cuando nos disponíamos a hacer un retraso de quince minutos al coche que iba a salir a esa hora, se apersonó el comisario y nos dijo que para el día miércoles teníamos una convocatoria en fiscalía a la hora 18 y 30. Le dijimos que obviamente íbamos a ir. Pasaron veinte minutos, la policía se retiró y alrededor de 16 y 30 volvieron a la terminal a decirnos que se había adelantado la audiencia, que iba a ser en el Juzgado y que estábamos convocados los trabajadores, la

empresa y la Intendencia de San José. A la hora 18 y 30 concurrimos con el doctor Castro, que es el otro asesor que tenemos, y se nos comunicó claramente que los piquetes que estábamos haciendo estaban mal y que la ley de urgente consideración no los permitía. Entonces, les dijimos al fiscal y a la jueza que no estábamos haciendo ningún piquete; solamente estábamos haciendo un retraso en las salidas y no estábamos quitándole la posibilidad de trabajar a nadie. Manifestamos que eran solo retrasos y que la empresa había cumplido con todos sus servicios sin ningún inconveniente.

Fuera de ese ámbito, el fiscal nos dijo que venía un camión hidrante por la ciudad de Libertad y que por medio de un actor de la Intendencia fue parado allí con quince efectivos de la Guardia Republicana que directamente venían a darnos una paliza para sacarnos de la terminal. Eso nos dijo el fiscal, hablando pronto y claro.

Obviamente, levantamos la asamblea permanente que teníamos desde hacía once días. Había mujeres y niños, porque tenemos compañeras que son madres solteras que no podían dejar a sus hijos en las casas y andaban con ellos; así que cuando el comisario fue al sitio a comunicar eso, cayó como un balde de agua. Al otro día, nos reunimos y los seis trabajadores que estaban en el seguro de paro fueron llamados a trabajar, pero a los otros tres nos ingresaron al seguro. Es decir que la empresa sigue con la misma política de seguir mandando a las agencieras y también hay algún personal de mantenimiento conduciendo.

Eso fue lo que pasó el martes 4.

SEÑOR OTERO AGÜERO.- ¿Al día de hoy están haciendo alguna acción en la terminal?

SEÑOR PRESIDENTE.- Antes de que respondan al señor diputado, quisiera agregar otra pregunta. Me gustaría que nos aclararan lo que tiene que ver con los 91.000 kilómetros, la cantidad de trabajadores que tiene la empresa y la mención que se hizo en cuanto a que se necesitan 80.000 kilómetros recorridos o rodados para la cobertura de diez trabajadores. La duda me surgió en el momento en que informaron que la empresa tiene cuarenta trabajadores y quisiera saber cómo se hace la distribución desde el punto de vista de los ingresos, porque entendí que con 80.000 kilómetros se resuelve la situación de diez trabajadores. Entonces, no me cierran los números para la cantidad de funcionarios que hay.

Y voy a aprovechar para hacer algunas consideraciones. A nuestro entender, las cosas que ustedes han planteado son muy graves. En varias oportunidades hemos hablado sobre este asunto, fundamentalmente con el Ministro de Trabajo y Seguridad Social, en cuanto a que se iba a ser estricto en el control del ingreso al seguro de desempleo, máxime con los antecedentes que se tiene. Algunas empresas se han aprovechado o avivado con esta situación, lo que obligó al Ministerio de Trabajo y Seguridad Social a salir públicamente diciendo que se iba a ser estricto en el control. Y hoy acá están denunciando que hay una empresa que, aprovechando la situación de pandemia que tenemos instalada en el país, está haciendo un uso indebido del seguro de desempleo. Entiendo que es algo sumamente grave.

Por otra parte, hay una cuestión vinculada a la seguridad. Estar durante dieciséis horas manejando un coche es peligroso no solo para el chofer, sino para quienes utilizan el servicio. Es algo muy grave. En ese sentido, en varias oportunidades, desde el Ministerio de Transporte y Obras Públicas se manifestó la necesidad de hacer un control estricto para salvaguardar la vida y la integridad de cada una de las personas.

Este conflicto se produjo por tres trabajadores y quisiera saber si están sindicalizados, si son dirigentes sindicales. También me interesa saber si ustedes están afiliados al PIT- CNT.

Hago estas consultas porque nos parece que tenemos que ser celosos del derecho constitucional y legal que tienen los trabajadores desde el punto de vista de la sindicalización.

SEÑOR JISDONIAN.- Agradezco a la delegación por concurrir a la Comisión. Entendemos la dificultad por la que están pasando y nos solidarizamos.

Comparto las palabras del señor presidente con respecto a la preocupación por lo que se está dando en materia laboral, pero no puedo dejar pasar un comentario que realizaron, que reviste una gravedad suprema y me parece que se dijo con demasiada liviandad y sin suficientes fundamentos. Puedo entender la palabra de un fiscal, pero me gustaría saber en qué ámbito fue, en el sentido de que iba un camión de la Republicana lleno de policías a darle una paliza a mujeres y que un actor de la Intendencia, que no nombraron y me gustaría saber quién es -no sé qué tiene que ver la Intendencia con policía-, lo detuvo. Me gustaría saber cómo lo detuvo. No sé, ¿se paró en la carretera? No lo logro entender.

En relación a la cita que se hizo de la ley de urgente consideración, debo decir que es una ley como cualquier otra que está vigente en el país y se puede estar o no de acuerdo filosóficamente con un punto o con otro, pero son las leyes que hay. Me cuesta creer que si no se estaba contraviniendo ninguna disposición legal, fueran a ser sacados por medio de la violencia y si les consta, me gustaría saber dónde radicaron la denuncia y dónde está hecho el correspondiente descargo, porque me parece que es una acusación demasiado grave para lanzarla así nomás, sin una prueba y un fundamento, más allá de los trascendidos.

SEÑOR LECCHINI.- Voy a responder al presidente la duda sobre los kilómetros.

La empresa tiene cuarenta trabajadores, pero no todos están abocados a las tareas de plataforma, que es el trabajo de la ruta, tanto sea conducir los vehículos como atender al pasaje sobre los vehículos: es el trabajo de conductor y de guarda. Actualmente, la empresa tiene diez conductores activos y a la orden. Hay algo más de personal más, pero hay gente que está en seguro médico. Para cubrir los mínimos de esos diez conductores, la empresa necesita rodar 80.000 kilómetros y hoy en día está recorriendo más de 120.000 kilómetros. Con los guardas ocurre algo similar con menos kilómetros, por una cuestión operativa. Para los guardas hay 90.000 kilómetros para repartir entre nueve y los mínimos son los mismos. Estamos hablando de 8.000 kilómetros que tiene que dar la empresa para cubrir los mínimos que asegura el laudo.

Como se dijo, somos quince afiliados, de una plantilla de cuarenta trabajadores, que representan una amplia mayoría del personal de plataforma, es decir choferes y guardas, que es el sector en el que se generan los mayores desacuerdos con la empresa al momento de asignar las tareas.

En cuanto a la otra pregunta que se hizo, los compañeros que a partir del 1º van al seguro, en este verticalazo que da la empresa, son el presidente de nuestro gremio, que es el señor Jorge Borteiro; un compañero delegado de San José, que se llama Bruno Olivera, y el tesorero del sindicato, William Acosta. Nosotros estamos afiliados a la Coordinadora del Transporte Interdepartamental, que está afiliada a la Unott y la Unott al PIT- CNT.

SEÑOR DOTTI.- Respondiendo al señor diputado Jisdonian, personalmente, no estuve presente el día que sucedió la situación que se relató. Honestamente, estamos analizando qué mecanismo podemos presentar frente a la situación que se vivió.

Todas las comunicaciones se hicieron en forma verbal. Les comunicaron a la jueza y al fiscal y cuando fue el doctor Castro, con quien trabajamos como socios en este asesoramiento, estaban en audiencia. Salió el fiscal y la jueza y ahí le comunicaron la

situación. Yo no estaba presente y quiero creer que fue en esos términos, pero como bien dijo el diputado Jisdonian fue una manifestación poco técnica en relación a que venía, iban a apalear, etcétera. Igualmente, si fue así, podemos dejarlo como algo tristemente anecdótico. Si viene un camión hidrante con quince miembros de la fuerza de choque de la Guardia Republicana, no sé en qué contexto puede venir que no sea a reprimir y no hay represión pacífica.

Con respecto a los mecanismos, estamos viendo cómo hacerlos. Por lo que tenemos entendido, el comisario de San José se sorprendió con la información de que en teoría venían fuerzas de choque a reprimir. ¿Por qué? Porque entendemos que el procedimiento tendría que haber sido que el comisario de San José pidiera refuerzos al no poder repeler una situación con sus propios funcionarios. Eso se eleva, viene una orden y se mandan fuerzas de apoyo. Entonces, no conocemos el mecanismo interno que tuvo la orden. La solicitud tendría que haber sido de abajo hacia arriba y después ver si se da la situación, etcétera, y no que lo llamen al comisario para decirle que iba una fuerza. Estamos viendo qué mecanismos utilizar, porque visto desde afuera tenemos las mismas dudas que ustedes en cómo se dio. Seguramente hubo una orden, porque nadie mueve quince funcionarios de la Guardia Republicana y un camión hidrante sin una orden. Hay todo un procedimiento interno para esa situación.

No quiero que lo que voy a decir suene peyorativo o feo, pero por lo desprolijo que parecería haberse dado el hecho internamente, presentaremos una denuncia al Ministerio del Interior para que se nos aclare. Por lo que tengo entendido y escuché en la red social Facebook por parte del diputado Nicolás Mesa, que es de San José, cuando fue el señor ministro del Interior, doctor Jorge Larrañaga y le preguntaron sobre esa situación, respondió que en definitiva no había pasado nada y que no había habido ninguna situación y quedó ahí. Lo que realmente queremos saber -y estamos pensando cómo aplicar el mecanismo frente a la situación medio rara que se dio internamente en el Ministerio- es cómo fue el procedimiento, independientemente de que es verdad que no pasó nada,

En cuanto al tema de la LUC, estamos totalmente de acuerdo con que es una ley que está vigente: por un lado o por el otro se interpreta y hay que cumplirla. No estamos haciendo ni una defensa ni un ataque a la ley de urgente consideración. No digo que la interpretación del Ministerio del Interior esté mal porque como abogado, en derecho considero que todas las interpretaciones son válidas. Pero entiendo que por la manera de actuar que tuvieron, entienden que en el piquete, independientemente de la causa, el Ministerio del Interior tiene competencia para ver qué canales llevar adelante para repelerlo o negociar. No entraría a considerarse si es un piquete sindical, por seguridad, por género o por un femicidio. Por lo que tengo entendido, otra interpretación no puede haberse tenido. No digo que esté mal interpretado, sino que se aplicó el artículo que refiere a los piquetes, independientemente de cuál era el hecho puntual que llevó a hacerlo. Es un tema de interpretación y en este momento no estamos acá para decir si se estuvo bien o no, pero fue una situación tensa y los trabajadores tuvieron cierto temor.

Como se mencionó a alguien de la Intendencia, Jorge Borteiro va a explicar mejor. Fue todo tan así que ni nosotros tenemos la situación aclarada.

SEÑOR BORTEIRO.- Primero voy a evacuar una consulta del señor presidente que quedó pendiente con relación a las horas de manejo y la recarga horaria que sufrimos, no los sindicalizados en esta empresa porque por algo somos los malos de la película: porque hacemos respetar nuestros derechos y somos conscientes de que andamos con un ómnibus con cuarenta pasajeros. A nosotros se nos castiga por tratar de tener una jornada acorde.

Entendemos que el trabajo por kilómetro es bastante embromado porque para sacar un jornal decoroso tenemos que hacer muchas horas arriba del ómnibus, pero eso no implica que tengamos que estar veinte horas trabajando. Hay jornadas que las podemos hacer en menos horas y si bien no vamos a hacer un montón de plata, vamos a disfrutar de otras cosas en nuestras vidas.

En la empresa se dan excesos de todo tipo, color y tamaño. Hay conductores que llegan a las 2 de la mañana y salen de nuevo a las 5 de la mañana. Muchas veces andan sin dormir. Es una problemática que hemos denunciado en todos los ámbitos. Hace dos años hicimos la denuncia en un periódico de San José, salió en la tapa del diario y al mes un conductor se durmió y se llevó por delante dos columnas en los accesos a Montevideo. La empresa disfrazó el hecho y dijo que fue una distracción, pero los trabajadores sabemos que ese conductor se durmió. Me gustaría que desde este ámbito se pudiera lograr que las autoridades pertinentes y las que reglamentan el transporte puedan tener una estrategia para controlar las cargas horarias de los conductores. La empresa premia a los no sindicalizados dándoles muchos kilómetros sin medir los riesgos en ningún momento. A la empresa le sirve que le hagan los kilómetros a como dé lugar y el trabajador es responsable si tiene sueño, se va para abajo o muerde la banquina, porque el que va a ir en cana es él, no el empresario.

Entonces, quiero hacer hincapié en que sería importante que de aquí pueda salir una propuesta para que se controle eso.

SEÑOR OTERO AGÜERO.- Quiero expresar que esta Comisión de ninguna manera interpela los dichos de ningún miembro de la delegación y que en todo caso lo que se quiere es que puedan desarrollar un poco más lo que se expresa. Reitero que nuestro papel no es interpelar, juzgar, ni hacer un juicio de valores sobre la opinión de los invitados.

Comparto el espíritu de lo que expresó el diputado Jisdonian en cuanto a que en este relato hay varias denuncias implícitas y vamos a tener que ir a fondo, porque un fiscal y un juez no son personas anónimas. No se trata del portero de fiscalía o de un juzgado, sino que son quienes acusan e imparten justicia. Un jefe de policía o un comisario tampoco es cualquier persona, y además es quien comunica. De hecho, hay videos del momento en que se está comunicando, es decir que hay una prueba que yo vi en las redes.

La otra cuestión es solicitar al Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, en base a los datos de los indicadores de la productividad, la información de si en este caso se está incurriendo en un delito, que hace un mes el propio ministro denunció.

Además, no me cabe ninguna duda -no es la primera delegación que lo plantea- de que hay persecución sindical.

Por lo tanto, hay varias denuncias en lo que ustedes plantean y el compromiso de esta Comisión es trabajar en función de cada una de ellas y ser lo más asertivos posible, porque están involucradas autoridades de mucha relevancia, que son fiscalía, juez y comisario.

En cuanto a las denuncias sobre el exceso de horas en las jornadas laborales, que lamentablemente generan accidentes, como ustedes relataban, también hay que investigar y creo que habría que ir más fondo, en el sentido de saber específicamente en qué estado están las unidades de la empresa Cotmi. Digo esto porque no me cierra por ningún lado que haya una situación regular en esa empresa y que no estén tratando de tapar esas acciones.

Vuelvo a agradecer a la delegación y sepan que estamos a las órdenes.

SEÑOR JISDONIAN.- Me sumo a lo que dijo el diputado Otero.

Me parece que es una situación laboral bastante dramática como para que alguien se atribuya logros o conquistas. Por eso, me quedó sonando lo del funcionario de la Intendencia que paró el camión y me parece importante determinar quién es, porque junto con el fiscal, el juez y el comisario, debe ser una persona de carne y hueso.

Una última apreciación: no es el Ministerio del Interior el que tiene que interpretar las leyes, sino la justicia.

SEÑOR BORTEIRO.- El funcionario que se comunicó con un compañero nuestro que estaba en la terminal de San José en el momento que había venido el comisario, se llama Hugo Martínez y fue presidente de Adeom San José. Lo hizo cruzar la calle, pasó en la camioneta y le dijo: *"Mirá que al camión hidrante lo pararon en Libertad. Venía para San José. Mirá que viene complicada la mano".*

SEÑOR OTERO AGÜERO.- Cuando se dice que lo pararon, ¿lo para el chofer o lo detienen? Me parece que es un detalle importante, porque capaz que cuando decimos *"lo paramos",* estamos diciendo *"se pararon ahí como para esperar la planificación";* además, me imagino que eso es muy común.

SEÑOR BORTEIRO.- Por lo que tengo entendido fue detenido por alguien y lo hicieron dar vuelta. No se detuvieron esperando una táctica o algo por el estilo, sino que lo pararon para hacerlo dar vuelta.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tengan la tranquilidad de que haremos llegar a las autoridades correspondientes cada una de las expresiones de los integrantes de la Comisión y de la delegación que nos ha visitado, para que tengan conocimiento de lo que está sucediendo en el sector.

Los integrantes de la Comisión intercambiaremos ideas entre nosotros y tomaremos una decisión sobre los pasos a seguir.

Muchísimas gracias por la información vertida; quedamos a las órdenes.

(Se retira de sala la delegación del Sindicato Único de Trabajadores de Cotmi.-

Se suspende la toma de la versión taquigráfica)

——De acuerdo a lo conversado fuera de la versión taquigráfica, en relación a lo planteado por el Sindicato Único de Trabajadores de Cotmi, la Comisión resuelve invitar a las autoridades de la empresa a efectos de conocer su opinión y enviar la versión taquigráfica a los Ministerios de Trabajo y Seguridad Social y de Transporte y Obras Públicas, en el entendido de que corresponde la intervención de las dos carteras.

(Ingresa a Sala una delegación del SUNTMA)

——Es un agrado recibir a una delegación del SUNTMA integrada por los señores Mauro Rivero, Ernesto Martínez y Pablo Pírez. Sabemos que están atravesando una situación de conflicto desde algunas semanas y es de interés de la comisión saber cuál es la situación al día de hoy.

SEÑOR MARTÍNEZ.- Soy adjunto a la dirección del SUNTMA, sector mercante, transporte marítimo, fundador histórico del sindicato en la década del cuarenta, después de la Segunda Guerra Mundial, y formo parte de él hasta el día de hoy.

Hay un desconocimiento muy grande de la población con respecto a nuestra actividad; inclusive, nosotros mismos podemos decir que tenemos mucho desconocimiento también pues fuimos educados ajenos al derecho marítimo y a las actividades marítimas.

A fin de definir genéricamente la situación que estamos atravesando vamos a referirnos a la obra del puerto Capurro; en el sector de servicios marítimos, hay unas

plataformas con grúa; están reguladas por la Ley Nº 16.387 que en su artículo 1º establece que todo elemento flotante autopropulsado o no es considerado una embarcación. Por lo tanto, para que opere tiene que contratar personal debidamente calificado, en este caso, a marinos documentados. Se nos exigen títulos internacionales, libreta de embarque, etcétera. Somos trabajadores pero, a la vez, debemos estar preparados para cumplir funciones paralelas relativas a las contingencias, tanto incendios, como hombre al agua, rumbo de colisión, reanimación de un trabajador en caso de paro cardiorrespiratorio, porque estamos titulados y entrenados para eso. En el caso que vamos a relatar, un ingeniero, que tiene como función calificar si una embarcación lleva tripulación de seguridad o no, formando parte de una inspección de la Cotec, Comisión Técnica marítima, dependiente de la Dirección Registral y de Marina Mercante del Ministerio del Transporte y Obras Públicas, en el informe que elabora pone *"cero";* quiere decir que no llevaba nada. Ya cuando se dice que no hay tripulación, entramos en conflicto, porque una embarcación sí o sí debe tener tripulación de seguridad. No es función del trabajador interpretar la ley; los legisladores las elaboran y es el cuerpo legislativo el que promulga las leyes; a su vez, están los decretos regulatorios. Por lo tanto, según la ley que mencionamos, refrendada por el artículo 1º del decreto regulatorio, todo elemento autopropulsado o no es a todos los efectos una embarcación, y una embarcación opera con tripulantes. Cuando la Comisión Técnica interviene fija la cantidad de tripulantes de seguridad. En este caso, el informe que hace el ingeniero, dice *"cero"*". Cuando se dice *"cero"* es porque la embarcación no tiene seres humanos arriba. Y esta persona cuando dice *"cero"* deja librado a la empresa que ponga el personal de tierra que le convenga, lo que es violatorio en cuanto a lo definido en la ley y en el decreto regulatorio.

Por tanto, nosotros venimos a hacer una denuncia genérica porque si bien este ingeniero se equivocó, de cabo a rabo, todos tenemos derecho a equivocarnos. De todos modos, lo sucedido lesiona los derechos de los marinos mercantes documentados. Y vamos a ser precisos con las palabras: nosotros no discriminamos si son trabajadores sindicalizados o no; decimos "marinos mercantes". Hay alrededor de cinco mil personas con libretas, que se encuentran en banda en todo el Uruguay y que trabajan en cualquier cosa mientras no hay plazas de trabajo. Esto se da en el marco de una desregulación que es una tendencia, y una tendencia que tiene incluida una carga subjetiva y de intereses. Por ejemplo, nosotros estamos sufriendo una discriminación porque se otorgaron derechos a la bandera paraguaya que está en el Muelle Nº 7; después fue tomado en primera andana, en segunda andana y en tercera andana; se trata de cuatro o cinco barcos; luego, esto se extendió a otros puertos del Uruguay y a la operativa entre puertos. Por lo tanto, la bandera paraguaya es la que mueve la carga de los puertos del Uruguay. Entonces nosotros estamos soportando una discriminación muy grande y le conferimos responsabilidad a todos los gobiernos sin distinción.

La historia nos está reclamando estar a la altura de las circunstancias y un país no se desarrolla en armonía si no tiene marina mercante; objetivamente existen los elementos necesarios para que exista una marina mercante. Nosotros no pedimos el ciento por ciento de las cargas sino un porcentaje porque moveríamos nuestro trabajo y, en tierra, de despliegan siete trabajos por cada puesta en el barco.

Resumiendo y volviendo al inicio: estamos haciendo una denuncia por la violación de las normas establecidas; inclusive, de injerencia sobre el trabajo de los legisladores, que son quienes promueven leyes, y de quienes promueven los decretos regulatorios. A un funcionario, por sí y ante sí, se le ocurre desconocer esa ley y tomar un pontón, una plataforma, que flota, como un segmento de tierra, y se termina contratando a trabajadores que cuestan mucho menos y que no están calificados como nosotros. Y

aclaro que no estamos discriminando el trabajo de nadie; los compañeros también son trabajadores, pero entendemos que esta es una situación que se debe corregir rápidamente. No se puede decir que esto se estudiaría en el futuro porque lo que está sucediendo nos está obligando a nosotros a hacer algo que es nuestro derecho: pelear por las plazas de trabajo.

SEÑOR RIVERO.- Me gustaría focalizarme más en el conflicto puntual que tenemos en la obra del puerto de Capurro, comentar la problemática que se viene dando y explicar por qué ya hace dieciocho días que estamos instalados en una carpa en la puerta de esta obra.

Hace más de tres meses que estamos en contacto con las distintas empresas, Teyma, Chediack, Trevi, Pilotes Uruguay y Nogan S.A., tratando de llevar a cabo lo que hace el sindicato en obras de este tipo, que son obras públicas, con el fin de que en el futuro la Administración Nacional de Puertos regule ese puerto -o ahora probablemente cambie y el puerto sea dado en concesión; no lo sabemos- y lleve adelante el futuro puerto pesquero de la bahía de Montevideo, el más importante.

El problema de esta obra en particular lo dividimos en dos puntos; hay un tercer punto que refiere a algo de lo que mencionaba Ernesto, que también es muy importante para nosotros, pero el primer punto y el fundamental es el que refiere a la seguridad arriba de las embarcaciones. Todos los tripulantes de las embarcaciones tienen unos requisitos que nos exige Prefectura y estamos de acuerdo en que sean obligatorios, porque es lo mínimo imprescindible para poder trabajar arriba de las embarcaciones. Cuando nos hacemos a la mar, no hay doctores, no hay bomberos, no hay policías y quienes regulan las relaciones que se dan arriba de las embarcaciones son los propios tripulantes, bajo la voz de mando del capitán, pero a la hora de una emergencia todos conocemos cuál es nuestra posición y rol en la embarcación. Lo que nosotros llamamos 'los zafarranchos', es lo que practicamos cada vez que una persona se cae al agua o cuando hay un incendio, que sucede a diario en las embarcaciones; bueno, hay cosas que no se cumplen en estas tres embarcaciones, en particular, en las dos más grandes, que tienen grúas que pueden levantar hasta 150 toneladas, que es muchísimo. Hay diez tripulantes por cada una de las grúas o lo que se llama pontones, que son embarcaciones que no tienen propulsión pero en las que se trabaja de manera similar a un barco, y no hay uno solo que tenga documentación de gente de mar; eso quiere decir que no tienen libreta de embarque. Nosotros, para poder sacar esa libreta de embarque, no tuvimos que ir ni a la universidad, ni nada que se parezca; no es que seamos unos iluminados y que los trabajadores que están allí no puedan realizar las tareas, pero hacemos un curso de tres meses sobre familiarización de buques y, después, viene el tiempo de experiencia y aprendizaje, que es la "grumeteada", que son seis meses efectivamente en las embarcaciones, aunque en realidad el aprendizaje del oficio lleva un año, año y medio o dos años. Después de ese período de seis meses embarcado obtenemos las libretas de embarque. Por otra parte, tenemos que hacer cursos que son obligatorios según la Organización Marítima Internacional y que son exigidos por Prefectura: el primero, se hace en UTU; después, tenemos lucha contra incendios, primeros auxilios, relaciones sociales y supervivencia en el mar. Entonces, se da la situación de que en dos embarcaciones de estas tres no se cumple con esta normativa. Esto fue denunciado tanto en el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social como en Prefectura; en Prefectura se nos dijo que eso no podía ser así, que no tenían conocimiento. La realidad es que Prefectura emitió un certificado de navegabilidad a la empresa diciendo que cuando el barco está fondeado -este es otro problema que tenemos en la bahía del puerto de Montevideo- no precisa tener guardia mínima de seguridad. Eso pasa hoy con muchísimos barcos que están a la deriva cada vez que hay una tormenta y que al Estado le costarán más de

US$ 4.000.000, solamente 50 barcos; esa licitación se hizo hace más de dos años y recién ahora se está empezando con el desguace de los barcos

Prefectura vuelve a cometer lo que para nosotros es un error porque dice que estas embarcaciones no precisan tener guardia mínima de seguridad mientras el barco esté fondeado. O sea que la guardia de explotación se acuerda entre la empresa y la tripulación o el capitán, pero en este caso no hay un capitán, y si no hubiera guardia de explotación no funcionaría porque no estamos hablando de una embarcación que sea tan moderna como para que pueda trabajar sola. Entonces, sí o sí debe tener tripulación. Pero ellos dicen que no, que les dieron un certificado que dice *"cero",* pero ese *"cero"* es para el caso de que estuviera fondeada, pero si está operando no puede trabajar sin nadie. Esto fue aprovechado por la empresa para subir a la embarcación a personal de otras ramas de actividad y extranjero

Ese es el primer punto: cuidar la vida de los trabajadores, el medioambiente y, por ende, a la embarcación. Cualquiera de los dos pontones más grandes tienen muchísimo combustible a bordo y podrían terminar en cualquier parte de la bahía, como sucede cada vez que hay temporal con el resto de los barcos que están tanto en zona de fondeo como en el dique cintura o en la escollera oeste.

Entonces, desde ese primer punto, importante y fundamental, que refiere a que en las embarcaciones haya gente de mar, pasamos al segundo que tiene relación con el incumplimiento de la Ley Nº 19.078, de 2013, que plantea el porcentaje de los tripulantes que debe haber en obras nacionales o binacionales de dragado; o sea, la ley se hizo tanto para el dragado en el puerto de Montevideo, como para el dragado del canal Martín García o del Río Uruguay. De todas formas, aplicar esta norma tanto para el Río Uruguay como para el canal Martín García es difícil porque es una ley nacional y no puede obligar a que se cumpla del lado argentino. Sin embargo, esta ley cumple una función muy importante porque se ha logrado con las multinacionales del dragado que suban tripulantes uruguayos, tanto en el Río Uruguay, con un porcentaje compartido con Argentina, como en el canal Martín García.

Esa ley plantea que cuando una embarcación tiene 90% de tripulación nacional no precisa tener ningún acuerdo con el sindicato, pero si quieren tener menos de ese porcentaje de tripulantes nacionales deben negociar con los sindicatos. Aquí es cuando nosotros marcamos una diferencia, explicando a la gente y a quienes nos dan una mano para difundir los conflictos que hemos tenido, que nosotros no peleamos solamente por la mano de obra de ciudadanos naturales sino también de ciudadanos legales. Nuestro sindicato es el que tiene más migrantes porque tiene muchos trabajadores de Perú y de África, que vinieron en barcos y quedaron tirados en el Uruguay; después de un tiempo pudieron obtener la ciudadanía y siguen trabajando, y están afiliados a nuestro sindicato. Para nosotros es importante marcar esa diferencia, de que esto no es solo trabajo para los uruguayos sino que se trata de pelear por trabajo digno, por cuidar al trabajador y por que se respeten las condiciones laborales establecidas en los convenios colectivos, además de la normativa uruguaya.

En síntesis: queremos que se cumpla con la Ley Nº 19.078 porque hoy los porcentajes son contrarios a lo establecido en la norma: el 80% son extranjeros y el 20% nacionales, y el 100% de la tripulación no cuenta con titulación de gente de mar

También queremos que se llame la atención al Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, y sobre todo a Prefectura, por el problema que se genera cuando hay un accidente arriba de las embarcaciones. Podemos dar el ejemplo de uno del mes de julio en el que falleció un trabajador de la operativa de la estiba en el puerto de Montevideo. Se trata de una empresa que ha tenido reiterados accidentes de trabajo, denominada Independencia Shipping. Como mencionaba el compañero, tenemos problemas grandes

con las embarcaciones de bandera paraguaya porque el empresario es uruguayo -lo menciono: Gabriel Kaklouk- y era quien quería poner a trabajar un barco en Juan Lacaze con bandera y tripulantes paraguayos. ¿Cuál era el beneficio? A Juan Lacaze le iba a ayudar mucho que un barco llevara cincuenta camiones, pero no iba a tener ningún tripulante nacional. Entonces, esa misma empresa tiene seis barcos en total; son capitales uruguayos que invierten en Paraguay, que se aprovechan de la poca normativa laboral y exigencia que tiene Paraguay como Estado con los empresarios. Eso también lo denunciamos, porque desregula, porque nos mata: en el 2015 mató a otro trabajador y a otro lo dejó muy grave, y en este 2020 vuelve a suceder que en el mismo barco de la misma empresa muere otro trabajador. Es importante que esto quede en la versión taquigráfica y que se conozca lo que sucede día a día en el puerto de Montevideo, en donde la marina mercante nacional no existe, en donde quienes trabajan por nosotros son los barcos paraguayos. Es importante que digamos que la flota paraguaya, después de la China y de la de Estados Unidos, es la más grande a nivel mundial, fluvial, con más de dos mil barcazas y más de doscientos barcos. Estamos en una relación desigual con Paraguay porque desde el tratado de la hidrovía de 1992 se firmaron catorce reglamentos. Como buenos que somos los uruguayos, firmamos los catorce y aprobamos los catorce. Brasil aprobó dos, Paraguay aprobó cinco y Argentina los que le convenía. Y nosotros dejamos que acá vengan sin práctico, que no precisen de remolcadores si tienen menos de 120 metros, y así damos un montón de concesiones.

SEÑOR PÍRIZ.- Quiero agregar algunas cosas a este conflicto puntual que estamos teniendo con estas empresas que responden al concesionario principal, que es Teyma; están las cosas que mencionaron los compañeros y, como corolario, se agregan otros temas con más fuerza que, desde nuestro punto de vista, requerirían legislación, ya que los marinos mercantes uruguayos tenemos una dificultad muy grande a partir de una competencia desleal que se viene dando por parte de los marinos militares retirados. Como todos saben, ellos se retiran bastante jóvenes y, en nuestro caso -no sé si se da en otras profesiones-, tienen toda la preparación requerida para insertarse en el trabajo marítimo mercante, ya que tienen la misma libreta, los mismos cursos de preparación. Además, esta población joven que queda en una situación de retiro, cobrando una jubilación que en algunos casos puede ser importante, se vuelca al trabajo en la marina mercante porque no hay ninguna legislación que se los impida y, claramente, pertenecen a otra Caja, a la de Industria y Comercio. No estamos en desacuerdo con que el retirado militar que por su edad puede seguir aportando al país con su trabajo y con su conocimiento lo haga, pero debería renunciar a la jubilación, lo mismo que se nos exige a nosotros cuando ya tenemos una edad mucho más avanzada, pues si queremos seguir con el trabajo después de jubilados o realizar alguna actividad debemos renunciar a la jubilación. Esto nos ha traído algunas dificultades a la hora de establecer parámetros de discusión, sobre todo a niveles de salarios, de condiciones de trabajo y de seguridad laboral, porque este personal que se inserta en este mundo de actividad, viene con un respaldo económico, de distinto tipo, pero con respaldo económico al fin, por lo que está en condiciones de aceptar condiciones salariales distintas a las que podemos soportar el resto de los trabajadores que tenemos el producido de nuestro oficio como el único ingreso y la fuente de ingreso básica de nuestra familia. Pero, además, por la estructura de pensamiento, de formación que se tiene en estas instituciones, hay como una forma de comportamiento: se ordena y se obedece. Resulta muy difícil que esos trabajadores a la hora de insertarse en el mundo laboral civil comprendan la necesidad de forjar el establecimiento de los marcos de seguridad en el trabajo, de las condiciones de trabajo necesarias, porque ven como una falta enfrentarse a su empleador o a superior. Ahí tenemos una dificultad de relacionamiento importante. Pero ahora vemos que se ha dado un paso más allá: vemos que una vez que se retiran, ingresan al mundo laboral en estas

condiciones desfavorables para el resto de los trabajadores y, además, conforman empresas de retirados militares. Muchos capitanes retirados, inclusive antes de que se retiren, reciben ofertas laborales en distintas empresas -que no es un problema para nosotros y es totalmente legal-, y a la hora de formarla buscan personal que sea del mismo rubro. Al conformarse este tipo de empresa, de retirados militares, notamos que hay por lo menos una interferencia en lo que es la vida en cuanto al relacionamiento con las autoridades marítimas. En este caso se trata de retirados militares que conservan determinados contactos dentro de las autoridades marítimas a cargo y existe un relacionamiento distinto al que podemos tener con otras empresas, pues tienen cierto grado de conocimiento y pueden darse, inclusive, ciertos privilegios a la hora del relacionamiento.

Ya hemos planteado con anterioridad en el Parlamento, en la Comisión de legislación del trabajo, la necesidad de implementar una legislación que regule esto y que ampare a los trabajadores civiles en relación a este tema y que el retirado militar que quiera volver a trabajar renuncie a su retiro, de forma tal que establezca una actividad en igualdad de condiciones con el resto de los trabajadores, que no somos retirados.

Una de las empresas involucradas en este conflicto básicamente cuenta con militares retirados en su plantilla de funcionarios. Es muy difícil establecer ahí contactos que sean fructíferos porque no están dispuestos ni siquiera a considerar la posibilidad de tomar a marinos mercantes de otro rubro que no sea el de los retirados militares.

SEÑOR OTERO AGÜERO.- Los vemos todos los días en el campamento, así que vaya un saludo a los trabajadores que están ahí.

El planteo fue absolutamente claro; quedó claro el conflicto, además de los diferentes puntos problemáticos. Creo que la situación que plantean con respecto a que no hay funcionarios con la experticia necesaria en los pontones es gravísima, además de generar problemas en cuanto a que hay trabajadores desocupados. No se trata de una lucha con los otros trabajadores que hacen la pelea sino que es un dato de la realidad de que debe haber trabajadores con experticia.

Los vi hacer algún piquete. Quisiera saber si tuvieron algún problema o si se aproximó la policía o algún funcionario por esas acciones.

SEÑOR RIVERO.- Nosotros estuvimos realizando un corte a la entrada de la obra. Duraba una hora y durante una hora se dejaba entrar a los camiones. Bueno, nos llamaron del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social diciendo que la empresa ya había activado un protocolo para que nos desalojaran. Pero nosotros habíamos enviado una nota solicitando abrir una mesa de diálogo para dejar de hacer el corte. Entonces, la empresa aceptó y volvimos al diálogo, y desde ese momento hasta el día de hoy no se volvieron a hacer cortes de ningún tipo. El que hicimos fue fructífero. No pasó a mayores en ningún momento, aunque el ministerio nos llamó para decir que la empresa quería desalojarnos. Lo único que planteábamos era volver al diálogo y que la empresa se replanteara las propuestas de los trabajadores.

En el día de ayer tuvimos una reunión bipartita con la empresa y está dispuesta a contratar a un solo trabajador, que es para que el sindicato diga: *"Levantamos la carpa; nos vamos",* y en el caso de que el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social los obligue a tomar gente de mar -en realidad, no hay ningún tripulante con la documentación necesaria para las embarcaciones-, ellos plantean que esas personas no tienen por qué estar afiliadas al sindicato. O sea que la intención de ellos -que la han planteado en otras reuniones, inclusive, ante el director Nacional de Trabajo- es que la empresa Nogan provea ese personal, que son todos retirados militares. Y reitero que nosotros no tenemos problemas con eso; de hecho, hubo retirados militares que se afiliaron al sindicato, pero

no son los de esa empresa. En Nogan no se reconoce al sindicato, no se paga la licencia sindical, tal como lo establece la Ley Nº 17.940. O sea: no se reconoce al sindicato. Las veces que se la ha citado al ministerio, no se presentó. Entonces, se trata de una empresa particular y bastante conflictiva que no respeta los derechos de los trabajadores ni permite que ellos se expresen.

La idea es seguir dialogando con la empresa Teyma, que es la que subcontrata a las otras empresas, para lograr que se cumpla lo que dice la normativa para la gente de mar, para que se cumplan los convenios internacionales y las leyes que establecen los porcentajes de la tripulación.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Ustedes saben quiénes son los dueños o los representantes de la empresa Nogan?

SEÑOR RIVERO.- El dueño de la empresa Nogan es el señor Cantera, pero quien la representa en el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social es un capitán retirado de la Armada llamado Scrunch, que es perito naval.

SEÑOR PRESIDENTE.- Ustedes mencionaron al señor Gabriel Kaklouk. Quisiera saber cuáles son las empresas que tienen barcos con bandera paraguaya que están trabajando acá.

SEÑOR RIVERO.- La empresa de Gabriel Kaklouk se llama Independencia Shipping y tiene seis embarcaciones. Una embarcación llegó para trabajar en Juan Lacaze, pero desde hace dos años, aproximadamente, está fondeada en la bahía del Puerto Montevideo. Se trata de un barco que traslada camiones, pero no operó en Juan Lacaze. Los otros cinco barcos están operando.

La realidad es que en el Puerto de Montevideo operan muchísimas más que diez empresas paraguayas, pero la de Kaklouk es una empresa de capitales nacionales con pabellón paraguayo.

El 90% de las casi sesenta empresas que hay en Paraguay no son de capitales paraguayos, sino que son de capitales internacionales, y entre ellos hay algunos empresarios uruguayos.

SEÑOR GERHARD.- Agradezco a la delegación porque lo que fueron desplegando es muy amplio. Voy a hacer una pregunta sobre el emergente más concreto.

Quisiera saber cuál es la evaluación de ustedes respecto a cómo ha ido mediando el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, ya que se trata de incumplimientos que tienen que ver con una normativa laboral que busca brindar garantías a los trabajadores y a la salud de la población en general porque hemos visto que lo que pasa en los puertos puede incidir en toda una ciudad.

SEÑOR RIVERO.- En el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social son conocidos nuestros planteos, tal vez no tanto por el director Nacional de Trabajo que es nuevo en el ámbito, pero sí los conocen los abogados de nuestra rama de actividad. Ellos saben bien que se está cometiendo una falta grave en esta obra porque la historia reciente en este tipo de trabajos marca que siempre hubo trabajadores y gente de mar en las embarcaciones.

En la obra de ciclo combinado, que llevó adelante UTE, que llevó adelante Hyundai, en realidad, trabajaron más de cien marinos, y todos con la documentación de la gente de mar. Eso no quiere decir que en los pontones no se pueda subir personal de tierra para hacer tareas específicas que nosotros no sabemos hacer o porque no son de nuestra competencia. Eso puede pasar, pero siempre teniendo en cuenta que la seguridad la llevan a cabo los trabajadores con la documentación necesaria.

La terminal granelera de Montevideo se hizo con la empresa Calpusa Uruguay S.A. y ahí también trabajaron marinos. Lo mismo sucedió cuando se hizo el muelle C), la Terminal TCP, o cuando a finales de los años ochenta, principio de los noventa, se hizo el colector de Puntas Carretas: una empresa alemana contrató a trabajadores de la construcción para hacer la unión de los caños y a trabajadores de mar para mantener la embarcación.

Entonces, hay un historial de obras de este tipo que llevan adelante los trabajadores del mar en forma conjunta con los trabajadores de la construcción, pero en este caso en particular se lo quieren pasar por alto. Y al Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, que oficia de mediador, a veces le falta exigir el cumplimiento de la normativa, sobre todo en lo que tiene que ver con la seguridad de los trabajadores.

Obviamente, por una cuestión coyuntural e histórica de nuestro sindicato nosotros defendemos la creación de nuevos puestos de trabajo, y por eso se creó esa ley, que habla de la necesidad de contratar tripulantes uruguayos para las embarcaciones que operan y que, además, les paga el Estado. Entonces, tenemos que lograr que haya trabajadores uruguayos en un 90% en una embarcación en la que trabajan diez o doce personas. Además, no son tareas específicas; los uruguayos las podemos hacer. Lo que están haciendo es traer trabajadores de Argentina y de Brasil; les pagan menos de la mitad de lo que deberíamos ganar nosotros; de esta forman están desregulando, no les cuidan la vida y apuntan a decir: *"Cuanto más ganemos, mejor".* Es lo que siempre pasa en todos lados. Ni siquiera tienen la honradez de traer gente del extranjero y pagarle lo que le corresponde. Ni siquiera eso.

SEÑOR MARTÍNEZ.- En los pliegos que reglamentan las licitaciones hay un artículo que obliga a entablar negociaciones con los sindicatos más representativos. Con esto nosotros logramos tener una correspondencia con el reclamo por las fuentes de trabajo; cada vez que el Estado realizaba una licitación, las empresas que se presentaban debían comunicarse con el sindicato, que tiene una bolsa de trabajo y exige que cada integrante de dicha bolsa tenga los documentos al día y los títulos de los exámenes internacionales. En definitiva, esto es un beneficio para las empresas. Con un golpe de teléfono podían contar con profesionales debidamente preparados y documentados. Ese artículo no genera una obligación para sumar problemas a la empresa porque en la historia de las últimas décadas no ha habido sindicato más disciplinado que el SUNTMA.

Se entiende que el SUNTMA incluye el sector pesca y el sector mercante, y que son dos realidades diferentes. El SUNTMA mercante, transporte marítimo, tiene una disciplina y no rehúye luchar por sus derechos, pero tiene una disciplina. El compañero se refirió a la competencia desleal por parte de retirados militares, que tienen todo el derecho de acceder a estos trabajos, pero que generan discriminación con el trabajador civil, porque no es lo mismo venir con un colchón, con un piso, como es contar con una jubilación; ello les permite aceptar cualquier nivel de retribución, tal como decíamos Nosotros vamos a discutir sobre cero y, por lo tanto, buscamos un ingreso digno.

Como decía al principio, también hay mucho desconocimiento de parte de toda la población, que nos ubica en una situación en la que la gente común dice: *"Ah, pero los marinos ganan tanto".* Hay que ver qué se pone en la cancha para ver cuál es la retribución; nosotros estamos veinticuatro horas, todos los días -mientras dure la marea, el contrato, etcétera-, con varias responsabilidades paralelas en forma permanente, y con títulos que nos obligan a estar alerta, dispuestos para la luchar contra un incendio, por ejemplo. Cuando se cae un compañero por un paro cardiorrespiratorio tenemos que saber utilizar un desfibrilador, hacer respiración boca a boca, y conocer los ciclos para que esa persona se mantenga con vida hasta que lleguen los facultativos en medicina.

Nosotros nos regimos por muchas normas entre las cuales están dos tomos, el Solas -Safety of Life at Sea-, sobre seguridad y vida en el mar, y el Marpol -polución marítima- que nos indica, por ejemplo, qué debemos hacer para contener un coágulo de combustible derramado.

Aquí tenemos numerosos artículos, cuyo número cada tanto tiempo es aumentado por la Organización Marítima Internacional debido a las experiencias que se recogen, que nos obligan a estar al tanto de los procedimientos que implican la seguridad de nuestras vidas y la de nuestros compañeros.

Es una actividad muy compleja en la que se pone mucho en la cancha, pero no recibimos salarios de bomberos profesionales, aunque hacemos los cursos y recibimos el título; los cursos los dictan instructores de bomberos. El curso superior consiste en la lucha real contra los incendios. Reitero que no cobramos como bomberos.

Tampoco cobramos como enfermeros especializados ni como peritos en derecho marítimo, pero estamos obligados a estar conscientes y ser responsables a la hora de poner en práctica esos conocimientos.

Entonces, ¿cuántos rubros hacen al salario del marino? ¿En cuánto se divide el salario del marino? Al final del camino, al final de la cuenta, vamos a ver que estamos muy mal pagos. Además, estamos obligados a cursar la carrera completa, dando exámenes y refrescando los conocimientos si es que queremos avanzar. El desconocimiento llega a calificarnos como seres privilegiados, pero lo cierto es que los marinos dejamos mucho en la cancha.

Llegamos a la conclusión de que trabajamos todos los días, ¿para qué? Para jubilarnos con un tope, que no representa lo que aportamos y aclaro que estamos de acuerdo con el aporte solidario al BPS.

Quería hacer estas precisiones, sin olvidarme del cuello de botella. Este es un tema amplio y los compañeros se han expedido sobre varios de sus *ítems*, y dos de ellos son los principales. La ley dice que el 90% de la tripulación debe ser uruguaya y que en obras nacionales deben consultar con nosotros y solicitar personal de la bolsa de trabajo, pero esto no se cumple.

Nosotros hemos maniobrado, de alguna manera, para permitir la realización de las obras con el 50% y el 50%. Somos cómplices, pero de otra manera, exigiendo el 90%, estaríamos trancando las obras nacionales. Entonces, los malos de la película somos nosotros. Y, por otra parte, hemos constatado en la cancha cómo ese 50% y 50% no es real, porque en general suben cantidades importantes de extranjeros.

El otro tema es el de los pontones, que a juicio de un ingeniero se valora que es cero la tripulación de seguridad. A nuestro entender, esto es violatorio para nosotros y también para las funciones de los legisladores, que discuten y votan las leyes, y para aquellos que elaboran los decretos reglamentarios, pero ellos le pasan por arriba.

Hacemos esta denuncia concreta para que el legislador no piense de aquí a diez años, sino en poner las cosas en su lugar en el día de hoy para después sí trabajar, pero hoy los legisladores tienen el derecho y la responsabilidad de defender las funciones de uno de los Poderes del Estado, independiente. El fruto de las funciones de un legislador no lo puede violar o saltearlo un funcionario porque se le antoja. Nosotros opinamos porque estamos involucrados.

Es importante que ustedes tomen esto como algo que requiere una solución ya. Se está violando tanto lo del 90% como la cantidad de tripulación de seguridad, que es cero. ¡Estamos pintados!

La UTU marítima, declarada como universidad de mar, funciona con el presupuesto del Estado; se están gastando los dineros del Estado en la UTU marítima. ¿No sirven sus cursos? Se está gastando en master internacionales; casi todos son militares los que los hacen, aunque conocí civiles; viajan, cursan, regresan y nos instruyen en cada uno de los rubros para que nos titulemos. ¿Eso no sirve?

Hay empresas que se atribuyeron el derecho de cobrar US$ 650 para otorgar un certificado, que está tabulado, de marino grumete. La *"grumeteada",* como dijo el compañero, consiste en estar seis meses efectivamente embarcados. Pueden ser embarques de quince días y, por lo tanto, ese curso puede llevar uno o dos años.

Han volanteado sobre eso, cuando en realidad se trata de un grumete por empresa, por barco, porque más no puede atender, no se puede hacer responsable. Entonces, ¿qué estamos haciendo? Inflando un globo, dando esperanzas a la gente, pero la tenemos en un muelle mirando banderitas de todos los colores menos los de la uruguaya.

Con respecto a la bandera paraguaya, no solo están los capitales que nombró el compañero, sino que también tenemos noticias de capitales -esto lo hemos hablado con el ministro Heber- que han invertido en esa bandera por la simetría que implica, es decir, seguridad social casi inexistente y retribuciones muy lamentables a los marinos paraguayos. Por lo tanto, prefieren invertir en la bandera paraguaya y utilizar en demasía los derechos de muelle y el movimiento de carga entre puertos en Uruguay. Es decir, nosotros somos un puerto paraguayo. ¡Es lamentable! Eso genera una presión muy grande en la vida de los marinos porque miran todo el costo que implica tener libreta de embarque, título y títulos internacionales, y a la hora de trabajar se les roba el derecho, en este caso, inclusive, violando el trabajo de los legisladores.

Como hemos dicho, todos los gobiernos, sin distinción, han hecho un muy mal trabajo para el derecho marítimo, y con el presente y futuro del trabajo de los marinos. Decimos esto porque sobre la mesa del señor ministro de Transporte y Obras Públicas había sendos mapas de Uruguay que solo muestran la superficie terrestre. Ustedes lo saben porque todos fuimos a la escuela. Nos enseñan a Uruguay como un corazón invertido; el agua, no existe. Y si tienen memoria y han leído recordarán que hasta hubo cartas reversales que establecían la soberanía argentina hasta las orillas de la playa uruguaya. ¡La vergüenza que es Martín García, que quedó con soberanía argentina, aunque está del lado uruguayo! Eso fue una avivada de corte de corrientes que, de acuerdo con el convenio firmado, dejó a Martín García bajo la jurisdicción argentina.

Y Buenos Aires se edificó con arena dulce; todos sabemos que la arena salada no se puede utilizar en la construcción.

Estamos jugando a la mosqueta. ¿Se acuerdan? Y los marinos, ¿con qué paran la olla para sus familias?

(Interrupciones)

——Mil disculpas si me extendí demasiado.

SEÑOR PRESIDENTE.- No hay problema. Entendemos la situación.

Agradecemos la presencia de la delegación del SUNTMA.

En función del intercambio que tendremos entre nosotros veremos cuáles serán las gestiones, los planteamientos y las propuestas que haremos para atender la situación que están atravesando los trabajadores del mar.

Muchas gracias.

(Se retira de sala la delegación del SUNTMA)

(Diálogos)

——Con relación al planteamiento de los trabajadores del SUNTMA, la Comisión resuelve invitar a las autoridades de la Prefectura Nacional Naval, a la empresa Teyma y a la empresa del señor Gabriel Kaklouk, Independencia Shipping.

A su vez, se decidió pasar la versión taquigráfica al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, al Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, y a la Administración Nacional de Puertos.

(Ingresa sala una delegación del Sindicato del Taxi, SUATT)

——La Comisión de Legislación del Trabajo y Seguridad Social recibe a una delegación del Sindicato del Taxi, SUATT, integrada por los señores Juan Carlos Dabaddie, Juan Huerta y Damián Fernández.

SEÑOR FERNÁNDEZ.- Buenos días. Soy secretario general del Sindicato del Taxi.

Junto a los compañeros venimos a trasladar a la Comisión lo que hoy está sucediendo en el sector y lo que sucede desde hace muchos años.

Haciendo un *racconto* de lo que viene sucediendo quiero decir que el nuestro es uno de los sectores más desregulados en el transporte. En el sector hay un gran monopolio que, como grupo económico, acapara un montón de aspectos que están alrededor del taxímetro. Es la patronal del taxímetro; la mayoría de los radiotaxis están vinculados a ella, los seguros, la venta de los repuestos, los talleres y todo lo que tiene que ver con el sector está acaparado en un gran porcentaje por la patronal del taxímetro.

(Ocupa la Presidencia el señor representante Pablo Viana)

——También tenemos una problemática con la flota de taxis, porque hay administradores que tienen a su cargo treinta, cuarenta y hasta cincuenta autos, lo que determina un relacionamiento con los trabajadores que los conducen. Ese administrador no es una figura jurídica, sino que hace de intermediario entre el dueño del taxímetro y el trabajador.

Hoy nos encontramos en una situación bastante difícil. Nuestro salario se compone de dos elementos. Uno de ellos es el salario mínimo nacional, por ocho horas trabajadas -el jornal mínimo-, más la partida por viáticos, que hasta el último Consejo de Salarios era de $ 158.

El otro elemento es la producción que hagamos. Nosotros trabajamos ocho horas, y tenemos un piso, un mínimo de $ 665 -así era hasta el último Consejo de Salarios-, es decir $ 12 por encima del jornal mínimo nacional, y la partida de la producción. Si en esas ocho horas no llegamos al mínimo de $ 665, deberíamos cobrarlo, pero es lo que no sucede desde hace mucho tiempo. Solamente se toma en cuenta la variable de producción, es decir, si recaudamos $ 1.000, nos llevamos $ 290 para nuestras casas. Solo los primeros días del mes pasamos ese mínimo.

Esto viene sucediendo desde hace mucho tiempo, desde que se instalaron los mínimos por el año 2005 o 2006. Ni qué hablar de los mínimos por doce horas; el mínimo que tenemos por las ocho horas se duplica porque son cuatro horas extra.

Ese incumplimiento, esta ausencia de pago del salario mínimo nacional es lo que venimos sufriendo desde hace mucho tiempo en el sector, concretamente, desde que se instalaron los mínimos en el sector.

Hoy nos encontramos con la octava ronda de Consejo de Salarios abierta, después de sufrir en el mes de junio -último mes de vigencia de nuestro convenio- el no pago del viático, es decir, de la partida de $ 158 por día, que es lo que corresponde.

También debemos decir que esta es la única partida que cobra la gran mayoría de los compañeros. Es la única partida que tenemos la certeza de cobrar.

Esta partida en el mes de junio, reitero, un mes antes de que venciera el convenio, no fue pagada por la patronal. Nosotros trajimos una copia de una carta de patronal hacia el ministro de Trabajo y Seguridad Social avisando que no se haría efectiva dicha partida.

Después de conversaciones en el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, se logró firmar un acuerdo para el pago del viático, que no se había pagado desde el mes de junio. Y en ese momento, comenzó la octava ronda del Consejo de Salarios

Asimismo, también trajimos un material con una propuesta de acercamiento del Ministerio.

En realidad, nosotros presentamos una propuesta y la patronal presentó otra -como suele suceder en los Consejos de Salarios-, pero nosotros no la conocemos; la que conocemos es la que presentó el Ministerio, y contiene un montón de cosas que, jurídicamente, no tienen andamiaje. Eso es lo que creemos nosotros, teniendo en cuenta nuestra experiencia.

A continuación, voy a cederle la palabra a los compañeros y a entregar el material que trajimos para que sea distribuido.

SEÑOR DABADDIE.- Agradecemos a los legisladores que nos permitan hacer uso de la palabra para trasladar nuestras inquietudes al seno de esta Comisión. En realidad, nosotros estamos denunciado nuestra problemática en todos los ámbitos posibles.

Como bien dijo el compañero Damián Fernández, desde mucho antes de la pandemia no cobramos el jornal base. Entonces, la patronal de taxímetros, aprovechándose de la situación de la pandemia, nos quiere arrebatar el viático y las conquistas que, con lucha, hemos logrado.

Sin duda, más sumergidos de lo que estamos no podemos estar, porque tenemos un salario que ronda los $ 20.000. Si a eso le sumamos que nos quitan el viático, que son alrededor de $ 4.100, no sé a dónde vamos a llegar.

Todo esto se lo hemos trasladado al director, al señor Daverede, en las conversaciones que hemos tenido. De alguna manera, lo dejamos planteado y, si bien nos dio la razón, marche preso, porque las pautas del gobierno tienden a la rebaja salarial. Tanto es así, que el viático -lo digo para que tengan una idea-, se va a la mitad, es decir que de $ 4.000 va a pasar a $ 2.000. En realidad, nos ofrecen $ 80, o dos boletos, a cambio del viático, que era parte de nuestro salario. Sin duda, es inentendible que la patronal pida que se le exonere de ese pago si tenemos en cuenta lo que es el presupuesto de un taxímetro; hablamos de solo $ 4.000.

Históricamente, la patronal de taxímetros -en la época de oro del taxímetro- siempre trató de no pagar lo que tenía que pagar. Inclusive, está planteada la posibilidad -aunque no hicieron hincapié en eso- de volver a la aportación por ficto, lo que es grave, ya que en este momento estamos aportando por producción. Además, tenemos muchos compañeros que se han jubilados, y la aportación por ficto los ha perjudicado. De todos modos, como dije, hicieron especial hincapié en los viáticos.

Nosotros estamos dando pelea y la vamos a seguir dando hasta las últimas consecuencias, porque no vamos a aceptar una rebaja salarial; no la vamos a aceptar. Nuestro sindicato, en ese sentido, tiene bien claro que más sumergidos de lo que estamos no podemos estar.

Estas son las reflexiones que queríamos trasladar a los señores diputados para que tomaran conocimiento de nuestra problemática, la que es bien fácil de comprobar porque, más o menos, pueden saber lo que ganamos, porque todo lo que decimos es cierto.

También se dijo que suspendieron la ronda hasta nuevo aviso, argumentando cosas que no sucedieron, pero todas nuestras movilizaciones han sido pacíficas, dentro del

marco de las movilizaciones de los trabajadores. Por lo tanto, no hay ningún motivo para que hayan cortado las negociaciones.

Además, actualmente, nos encontramos trabajando a reglamento, es decir que de 22 a 6 de la mañana no trabajamos. Se trata de una medida de lucha que estamos llevando adelante y que empleamos en otras épocas, como en la de la mampara.

Entonces, si el Ministerio quiere decretar, que lo haga de manera unilateral, por cuenta de ellos, porque nosotros no vamos a firmar una rebaja salarial; eso lo tenemos claro.

SEÑOR HUERTA.- Antes que nada, quiero agradecer que nos hayan recibido.

Concretamente, quiero hacer referencia al constante incumplimiento por parte de la patronal de todos los convenios firmados en los últimos cuatro años en el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social. Lo denunciamos cuantas veces pudimos en la DINATRA y hoy lo estamos denunciando nuevamente. Hablamos de incumplimiento del laudo y, en muchos casos, de cosas básicas que benefician al trabajador; y ni hablar de otros ninguneos que se hacen a los trabajadores.

Algo que también se está incumpliendo -que es ley- es el aporte, de parte de las empresas, de las licencias gremiales. Eso no se está cumpliendo desde hace alrededor de diez años. Es algo que denunciamos en todas las instancias que pudimos, pero no hemos tenido suerte. En realidad, se las ha intimidado para que cumplieran con esa ley, pero no lo están haciendo.

Entonces, venimos a denunciar los incumplimientos -totalmente desgastantes- que está llevando adelante la patronal en los últimos tiempos, que es algo que, a esta altura, consideramos grave. Nos referimos, por ejemplo, a la falta de concurrencia a los Consejos de Salarios. En el último tiempo no se presentó, y ahora lo hizo con una carpeta cerrada. Por lo tanto, pedimos tener acceso a la carpeta, pero el director nos dijo: *"Si se la muestro, se van a calentar".* En la segunda instancia, nos dijo que era impresentable lo que decía la carpeta. A buen entendedor, pocas palabras.

En base a eso, al poco tiempo, el Ministerio nos hizo otra propuesta, que era tan impresentable como la que presentó anteriormente la patronal en carpeta cerrada.

Sin duda, nosotros la rechazamos de plano, porque hay un montón de cosas que atentan contra la ley, por ejemplo, la rebaja del viático en un 50%, que es un viático que ni siquiera están pretendiendo no cumplir.

Es muy claro que hay una arremetida de la patronal contra los trabajadores, que es algo que hace mucho tiempo que no sucedía.

Concretamente, el planteo que se está llevando adelante es como un retroceso a los peores momento de 2002, porque se reduce el viático y se promueve la jornada de costumbre, es decir, que si bien se respetan las ocho horas, según lo que cada trabajador convenga con su empleador, puede trabajar doce o dieciséis horas. Sin duda, eso no es bueno para el trabajador y constituye un riesgo para la sociedad, porque estar catorce o quince horas detrás de un vehículo es peligroso para el tránsito, máxime teniendo en cuenta cómo está el tránsito ahora.

Además, se pagan las horas extras simples, que es como si no existieran, y se hacen un montón de cosas que constituyen un total atropello a los trabajadores.

Básicamente, nosotros venimos a denunciar todo lo que está haciendo la patronal con una impunidad total. Por esa razón, estamos recorriendo todos los ámbitos habidos y por haber, y hoy concurrimos el Parlamento.

(Ocupa la presidencia el señor representante Felipe Carballo Da Costa)

——Además, si sale la propuesta del Poder Ejecutivo, es probable que dos mil de los dos mil quinientos trabajadores que están en el seguro de paro se queden sin trabajo, porque se podrá tomar un chofer por auto, con libertad de tiempo. Por tanto, es probable que esos dos mil y pico de trabajadores que están en el seguro retornen a la actividad, pero no tengan trabajo. Esa es la realidad que tenemos en este momento; no lo decimos como algo explosivo, sino que simplemente estamos hablando de la realidad. Esos son los últimos números que tenemos del BPS; hace treinta días había dos mil quinientos trabajadores en el seguro de paro. Por lo tanto, si salen las condiciones que están planteadas, cerca de dos mil trabajadores se quedarán sin trabajo.

Esas son las inquietudes que tenemos en este momento.

SEÑOR FERNÁNDEZ.- Las propuestas realizadas por el Ministerio están basadas en una paramétrica que no existe, ya que en el sector hace treinta o cuarenta años que no existe una paramétrica, como la que tiene el transporte colectivo. En el sector del taxímetro no hay número; la patronal es un agujero negro en el que nadie ha tomado la sartén por el mango. Nadie ha intentado impulsar algún tipo de paramétrica o solicitud de número.

En ese sentido, tenemos un estudio que hizo la Intendencia en 2019 para la reapertura de Uber, y para redondear los números tuvo que pedir a algunos patrones que tuvieran la voluntad de presentar algunas boletas y tickets para poder realizar ese trabajo. Inclusive, en el estudio se aclara que el trabajo se hizo en base a la voluntad de algunos propietarios.

Por otra parte, quiero comentar que el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social suspendió las negociaciones, aludiendo que nosotros nos habíamos movilizado, y que no gustaba que nos movilizáramos, reclamando lo que creemos justo. Por eso, el Ministerio frenó las negociaciones.

En realidad, no sabemos en qué estamos hoy, porque no obtuvimos ningún tipo de respuesta; no sabemos cómo va a seguir esto, si se van a retomar las negociaciones o si se dictará un decreto, porque lo que está planteado sobre la mesa es la suspensión de las negociaciones, y no hay ninguna comunicación oficial.

SEÑOR OTERO AGÜERO.- Personalmente, me entristece mucho este tremendo retroceso, porque estamos hablando de un sector que hasta el año 2005, por decreto, aportaba por ficto, y quiero ser claro en cuanto a qué significa esto. Si hoy en día el decreto informara que los trabajadores deben aportar $ 20, eso irá al Banco de Previsión Social y lo otro, lógicamente, va a quedar en el bolsillo de los trabajadores, transitando una clara situación de evasión, a través de la acción de un decreto presidencial como el que existió hasta setiembre de 2005, porque a partir de ese mes se empezó a aportar por lo realmente trabajado. Entonces, algunos trabajadores -otros, lamentablemente, quedaron por el camino- en el correr de estos años, se pudieron jubilar más dignamente, gracias a ese paso.

Por otro lado, se habló de una rebaja salarial de un 50%, y debemos tener en cuenta que hoy en día el transporte en general está negociando, sobre la paramétrica, una rebaja que podría llegar a un 7,5%, que es una rebaja importante. Pero, con respecto a este sector, hablamos de una rebaja de un 50%, y por eso quiero poner en alerta a esta Comisión. Sin duda, debe haber varias cuestiones que se están infringiendo por parte del Ministerio al hacer esa propuesta, que, en realidad, no es una propuesta; parece hasta antojadizo. Yo no sé qué había dentro de la carpeta, pero si era peor que esto, nos íbamos al medioevo, al tiempo de los señores feudales.

Por lo tanto, no encuentro un sentido a ese planteo.

Además, para que se tenga claro, a partir de las ocho horas, los trabajadores cobraban medio punto más, y se generaba una especie de hora extra; es decir, las dos primeras horas 29,5% y las últimas dos, 30%, pero ahora se pasa a trabajar catorce o quince horas, con un solo trabajador al volante, con un 29%. Yo no sé, esto es increíble, pero, por lo pronto, en términos de negociación, parece que es un atropello que el Ministerio esté detrás de esta propuesta. Insisto: no es la patronal, sino el Ministerio el que hizo esta propuesta de mediación, y además, amenazó con dictar un decreto si no hay acuerdo.

La otra situación sobre la que quiero alertar a los diputados de la Comisión -quiero que quede constancia en la versión taquigráfica- tiene que ver con la suspensión de reuniones por parte del ministro de Trabajo y Seguridad Social ante las movilizaciones llevadas a cabo por el sindicato.

Creo que es una situación que, por lo menos, atropella cualquier tipo de instancia de negociación; pero además de eso, barre de un plumazo tres conquistas que alcanzó el sector. Una de ellas tiene que ver con el aporte real de los trabajadores -fíjense de lo que estamos hablando-, a los que se les está pidiendo que evadan las horas extras, es decir, que incumplan con el derecho de cobrar lo debido luego de las ocho horas; por supuesto, en eso también entra la nocturnidad, porque si se trabaja en la madrugada, es el mismo porcentaje.

Asimismo, empeoran las condiciones de trabajo debido a la cantidad de horas. Debo decir también que, en este caso, la paramétrica, la suba en la tarifa la maneja el Ministerio de Economía y Finanzas, a diferencia del transporte público, que la manejan las intendencias.

SEÑOR DABADDIE.- El señor diputado Otero utilizó correctamente la palabra *"atropello"* en cuanto a lo económico, y nosotros queremos utilizar la misma palabra para hacer referencia a la libertad sindical. Digo esto porque algunos compañeros fueron despedidos por realizar movilizaciones. Inclusive, uno de esos casos fue denunciado en la DINATRA; hablamos de un compañero joven, con un año en el taxímetro

En realidad, creemos que es grave que sucedan estas cosas en un estado de derecho, teniendo en cuenta que la Constitución de la República ampara este tipo de situaciones

También se han dado otros casos de represión, y están las famosas listas negras en las que están muchos trabajadores que denunciaron ante el Ministerio que los empresarios, los patrones con los que trabajaban, no les pagaban el jornal base. Entonces, la patronal de taxímetros tiene una lista negra, y el que reclamó no puede trabajar más a nivel de la patronal; tendrá que hacerlo en una cooperativa o en otro rubro de actividad. Esto también lo queríamos denunciar porque es grave; si estamos en un estado de derecho y nos ampara la Constitución de la República, eso hay que decirlo. Y creo que el mejor ámbito para denunciarlo es este, ya que el Parlamento ejerce el contralor de este tipo cosas y debe velar por los intereses del pueblo, de los trabajadores, de los desposeídos y de los más desvalidos.

Por lo tanto, queríamos dejar claro que están sucediendo este tipo de cosas.

En realidad, a los que tenemos unos años -yo tengo sesenta años-, la lista negra nos hace acordar a la época de la dictadura, aunque en esa época se hacían a otro nivel, a nivel político; ahora se dan en este tipo de situaciones, para reprimir y coartar el derecho de los trabajadores de reclamar lo que les pertenece. Como quien dice, si los trabajadores van al Ministerio a reclamar contra el patrón, están vetados por la patronal de taxímetros para poder trabajar en otro taxi.

Queríamos hacer estos comentarios para que tuvieran conocimiento de la situación; capaz que algunos lo sabían, pero otros no.

SEÑOR FERNÁNDEZ.- Quería hacer hincapié en lo que decía el compañero Dabaddie.

Esas listas negras corresponden a la situación que se da con el administrador de taxis, que no es una figura jurídica, sino el intermediario entre el dueño del taxi y el trabajador. El administrador concentra un montón de vehículos -pueden ser cincuenta o sesenta- de diferentes empresas, y cuando se dan estas situaciones relativas al no pago del laudo, del mínimo, del viático o de alguna otra cosa, lo que sucede es que se comunican entre ellos y vetan al trabajador que reclama lo que le corresponde, es decir, que no le permiten trabajar. Esto sucede porque, como dije anteriormente, la mayoría de los radiotaxi tienen seguro, y las empresas se concentran en esos administradores. Entonces, si un trabajador osa reclamar lo que le corresponde del laudo vigente, es coaccionado de esa manera, es decir, se lo incluye a una lista negra y no puede conseguir trabajo.

Por otra parte, con respecto a la suspensión de las reuniones, quiero agregar que se nos comunicó que se debían a las movilizaciones que habíamos realizado. Nosotros hicimos una movilización hasta Tres Cruces, y a partir de allí, se cortaron las negociaciones. Pero olvidé decir que, luego de ese día, teníamos fijada una reunión tripartita en el Ministerio por los Consejos de Salarios, pero cuando llegamos nos encontramos con el Ministerio vallado y lleno de policías, y eso fue por nosotros.

En realidad, nosotros fuimos a una reunión, con nuestro sindicato movilizado, y nos estaba esperando la policía.

SEÑOR HUERTA.- Para complementar lo expresado, quisiera decir que con la propuesta del Poder Ejecutivo de rebajar el 50% del viático -nosotros nos reunimos con el director del BPS- el Banco de Previsión Social estaría perdiendo $ 15.000.000 anuales; nada más y nada menos. Sin duda, nos pareció un tremendo disparate. Además, solamente por volver al ficto y dejar de aportar por lo real, el BPS perderá una millonada de plata al año, lo que constituye una forma de desfinanciarlo. Y lo que es peor, la patronal del taxímetro, creo que desde 2001 -no me quiero equivocar-, fue exonerada de los aportes al BPS.

Por lo tanto, no solo nos ningunean de todos lados, sino que ellos hace más de veinte años que están exonerados de los aportes, y dicen que la plata no les alcanza.

Por otro lado, nosotros hemos llevado a todos los ámbitos balances y balancetes, mensuales y anuales. En realidad, en la Intendencia de Montevideo se realizan inspecciones anuales a las que deben presentarse las cooperativas de taxímetros con su documentación y sus balances, y en esas oportunidades, se chequea todo lo presentado. En ese sentido, se dice que entre 2016 y 2019 se produjo una baja en la cantidad de viajes realizados; se dice que en 2016 un coche hacía quinientos cincuenta viajes y que en 2019 esa cifra bajó a trescientos treinta. Sin embargo, nuestros números y balances indican que todo eso es mentira. Cualquiera que saque números se da cuenta que no es posible que un auto haga trescientos treinta viajes por mes; cuando se nos dice eso, nos reímos. Pero si es así, tenemos que poner una urna en la puerta del sindicato para que los trabajadores dejen monedas para cubrir los gastos del taxi.

Eso es una gran mentira, desde todo punto de vista, porque todas las flotas de taxímetro de 2017 y 2018 fueron renovadas; todos los coches son nuevos, y pagan su leasing. Por lo tanto, no puede ser que estén ganando solo trescientos treinta viajes por mes, teniendo en cuenta que tienen que desembolsar cientos de dólares por mes para pagar el leasing. En realidad, hay toda una contradicción y se dice una sarta de

disparates. Además, nosotros sabemos de por sí lo que dice esa carpeta cerrada, porque la patronal siempre dice que no le alcanza; y lo último que se dijo fue eso, pero nosotros, con pequeños balances, sabemos que nos están mintiendo en la cara.

Por lo tanto, con estas rebajas se está perjudicando al trabajador, al Estado y al BPS, menos a una pata de todo esto, que es la patronal, pero el hilo siempre se corta por la parte más fina. Además, en los últimos tiempos escuchamos que todo es causa de la pandemia, pero lo que nosotros denunciamos en los últimos diez años es el progresivo desajuste que hace la patronal con los incumplimientos.

SEÑORA ROSELLÓ.- A mí me preocupan algunas declaraciones que se hicieron en cuanto al gobierno.

Como legisladora del oficialismo -soy diputada por el Partido Colorado, e integro el gobierno-, me preocupan algunas apreciaciones realizadas por ustedes en cuanto a que el gobierno los pone en una lista negra, la que se compara con las que se hacían durante la dictadura, y que el Estado reprime.

Creo que esas declaraciones no son muy felices; no las comparto.

En realidad, desde el 1º de marzo -cuando asumió-, el gobierno está haciendo todo lo posible, con los recursos disponibles, para poder llevar delante, y de la mejor manera, esta crisis económica que está atravesando, producto de la pandemia. Por lo tanto, no creo que las declaraciones vertidas por los integrantes de la delegación hayan sido muy felices, y me preocupan. Capaz que no las entendí, y me gustaría que las aclararan.

SEÑOR FERNÁNDEZ.- Lo que dijimos fue que en el sector patronal, entre los administradores, hay listas negras que incluyen a los compañeros que reclaman lo que les corresponde. No estamos hablando del gobierno, sino de una lista negra que tienen los administradores.

SEÑOR DABADDIE.- Como decía el señor Damián Fernández, no estábamos haciendo alusión al gobierno; lo que dijimos es que esas listas negras que usa la patronal para marcar a los trabajadores nos hacían acordar a una época oscura de nuestro país.

En lo personal, cuando se toca este tema, siempre recuerdo esa triste época que vivimos.

Reitero que no nos referíamos al gobierno, sino a que la patronal del taxímetro tiene confeccionada una lista que incluye a los trabajadores que reclaman lo que les pertenece, a los que no les permite trabajar más en la patronal.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión agradece la información brindada.

Obviamente, la Comisión analizará cada una de las intervenciones y resolverá los pasos a seguir en relación al tema

En realidad, creo que debemos seguir de cerca la situación planteada.

(Se retira de sala la delegación del Sindicato del Taxi, SUATT)

(Se suspende la toma de la versión taquigráfica)

——En relación al planteo realizado por los trabajadores agremiados en el SUATT, la Comisión resuelve invitar a la patronal del taxi.

Asimismo, vamos a convocar para otra sesión al señor ministro de Trabajo y Seguridad Social -de manera individual- para abordar la situación del transporte, tanto del taxi como de la empresa Cotmi, el ingreso a los seguros de desempleo, y conocer su opinión en relación al artículo 7º del Decreto 208/020, que refiere a la grabación de las asambleas de las cooperativas.

A su vez, la presidencia de la Comisión, en conjunto con la secretaría, revisará las versiones taquigráficas de los temas que hemos tratado, a los efectos de incorporarlos a la agenda a considerar con el señor ministro.

Se levanta la reunión.

